OPŁATĘ POCZTOWĄ UISZCZONO RYCZAŁTEM

BIULETYN

IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

HANDEL i TRANSPORT MORSKI

BULLETIN	BULLETIN	MITTEILUNGEN
of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	der Industrie und Handelskammer in Gdynia

GDYNIA, dnia 30 czerwca 1939 r.

TREŚĆ:

Mgr. J. Kawczyński — „Rola portu i żeglugi w aktualnych problemach eksportowych" 5

WIADOMOŚCI Z GDYNI

Posiedzenie Sekcji Przemysłowej naszej Izby . . 8
Posiedzenie Komisji Opiniodawczej Handlu Wewnętrznego przy naszej Izbie 8
Konferencja Eksportowa w Gdyni 8
Zaprzysiężenie nowych rzeczoznawców naszej Izby 9
Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w maju 1939 r. 9
Praca portowych urządzeń przeładunkowych Urzędu Morskiego w maju 1939 r. 12
Posiedzenie Zarządu Rady Interesantów Portu w Gdyni 13
Z działalności Instytutu Bałtyckiego 13

WIADOMOŚCI MORSKIE

Nowe zamówienia dla polskiej floty handlowej 13
Współpraca maklerów państw skandynawskich 14
Szwedzki wskaźnik frachtów morskich w maju br 14
Rozbudowa szwedzkiej linii wschodnio-azjatyckiej 14
Armatorzy angielscy domagają się większych subsydiów dla szybkobieżnych statków . . . 14
Wzrost przewozów sowieckiej floty handlowej na Bałtyku 14
Wzmożona działalność stoczni francuskich w 1938 r. 14

Z KRAJÓW BAŁTYCKO - SKANDYNAWSKICH

Dania — Wymiana towarowa Danii z zagranicą i z Polską w I kwartale 1939 r. 15
Litwa — Program morski Litwy 16
Sytuacja na rynku drzewnym, w 1938 r. 16

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

Towary zwolnione od zakazów przywozu 17
Możliwości zbytu cukru w Norwegii 17
Sytuacja na rynku cukrowym i eksport z Polski 17
Przepisy o imporcie szynek w Grecji 18
Przepisy o stwierdzaniu pochodzenia towarów przy odprawie celnej 18
Wydawanie odpisów kwitów celnych 18
Przekazywanie zrewidowanych towarów do innego urzędu celnego 18
Zniżki celne i zwolnienia od cła na niektóre towary 19
Dary na F. O. N. od cudzoziemców 19
Należyte wypełnianie zaświadczeń walutowych 19
Popieranie eksportu w Anglii i Francji 19
Zmiany przepisów celnych i dewizowych, zanotowane przez P. I. E. w okresie od 7 do 17 czerwca 1939 r. 20

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

Firmy zagraniczne, poszukujące kontaktu z eksporterami polskimi 21

SPRAWY PODATKOWE

Prowadzenie Ksiąg Handlowych 22
Ujawnianie nazwisk klientów w księgach handlowych 22

SPRAWY SOCJALNE

Natychmiastowe rozwiązanie umowy o pracę . . 22

PRZETARGI

Przetarg Dyr. Okr. Kolei Państw. w Toruniu . . 23
Przetarg Dyr. Okr. Kolei Państw. w Poznaniu . . 24
Przetarg Ministerstwa Komunikacji 24

SPRAWY KOMUNIKACYJNO-TARYFOWE

Kolejowe kursy walut 23
Ulgi taryfowe na towary do zaopatrywania statków morskich 23
Usprawnienie poczty lotniczej 23

HANDEL I PRZEMYSŁ RYBNY NA WYBRZEŻU

Kronika:

Sytuacja w naszym rybołówstwie morskim i handlu rybno-śledziowym 25
Notowania cen śledzi polskich i innych ryb morskich 25
Pierwszy transport śledzi polskich połowców . . 26
Nowe tow. połowców dalekomorskich „Ławica" 26
Uwagi o handlu śledziowym w Gdyni 28
O wzmożenie spożycia świeżych ryb morskich w kraju 26
Polskie trawlery ryb przygotowują się do połowów dalekomorskich 27

Kronika zagraniczna:

Handel śledziami solonymi norweskimi z uwzględnieniem rynku polskiego 28

GDYŃSKI RYNEK OWOCOWO-KOLONIALNY

Kronika:

Sytuacja na rynku towarów kolonialnych . . . 32
Sytuacja na rynku owoców południowych . . . 32
Zapasy owoców połudn. w magazynach portowych 33
Notowania cen rozmaitych artykułów spożywczych 33

Kronika zagraniczna:

Eksport bananów z franc. Gwinei w 1938 r. . . . 33

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni — Redaktor naczelny: **Leon Godlewski** — Redaktor odpowiedz.: **Edmund Urbański**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VIII | GDYNIA, 30 czerwca 1939 r. | NR 12

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju półr. 9 zł, za granicą 15 zł — **Konto P. K. O. Nr 803.168.** — Cennik ogłoszeń na żądanie.

ROLA PORTU I ŻEGLUGI W AKTUALNYCH PROBLEMACH EKSPORTOWYCH

PODAJEMY PONIŻEJ W STRESZCZENIU REFERAT DYREKTORA IZBY MGR. J. KAWCZYŃSKIEGO, WYGŁOSZONY NA **KONFERENCJI EKSPORTOWEJ** W GDYNI W DNIU 22 CZERWCA 1939 R.

W 1938 r. porty polskiego obszaru celnego uczestniczyły w ogólnych obrotach naszego handlu zagranicznego w 77,72% wagowo, a w 62,74% wartościowo. Udział drogi morskiej ma szczególne znaczenie w eksporcie, bo w ubiegłym roku Gdynia i Gdańsk obsłużyły 80,55% wywiezionego zagranicę towaru, przy czym wartość towarów przewożonych morzem sięgała 64,39%.

Szczególną rolę w wywozie drogą morską spełnia Gdynia, przez którą wywieziono w 1938 r. — 47,53% ogólnego eksportu, to jest 7.414 tysięcy ton, wartości 485 mil. zł.

Rola Gdyni w obsłudze wymiany drogą morską zyskuje na wyrazistości, jeśli uwzględnimy fakt, że ten port gra dominującą rolę w wywozie do państw pozaeuropejskich. Ogólny eksport do państw obcych kontynentów wyniósł w zeszłym roku dla całej Polski wartościowo 13,2%, przy czym 10,5% — 1.152 tys. ton skierowano przez Gdynię, 1,9% przez Gdańsk, a 0,8% przez obce porty.

Wartość 1 tony w wywozie ogólnopolskim wyniosła w roku ubiegłym 75,97 zł., zaś dla Gdyni 65,41 zł. Jeżeli z obrotów Gdyni wyłączyć wywóz węgla, to wartość 1 tony w eksporcie przez Gdynię sięga 329,83 zł. Uwzględniając jedynie wartość wywozu do państw pozaeuropejskich, tona towaru ekspediowanego przez Gdynię wyniosła w 1938 r. — 227,27 zł., wykazując stałą tendencję do wzrostu, podczas gdy wartość jednej tony w ogólnym wywozie z Polski do obcych kontynentów wyniosła o 16% mniej.

Z powyższych danych, ilustrujących znaczenie portu gdyńskiego wynika, że należy usilnie dążyć do udoskonalenia portowego zespołu technicznego i organizacyjnego Gdyni obsługującego naszą wymianę zagraniczną do tego stopnia, aby stwarzał on maksimum udogodnień dla tejże wymiany przy możliwie korzystnej cenie świadczonych usług. Usprawnienie i potanienie usług aparatu portowego zwiększa zdolność konkurencyjną polskiego eksportu na obcych rynkach. Tak też należy pojmować zasadniczą rolę portu i żeglugi w bieżących problemach eksportowych. Wymienione zadania organizacyjne winniśmy realizować z tym większą konsekwencją, ponieważ sprawa technicznego wyposażenia i sprawnego funkcjonowania aparatu portowego podlega wyłącznej inicjatywie i kontroli krajowych organów gospodarczych, a nie jest uzależniona — z wyjątkiem żeglugi — w znacznej mierze od udziału i dobrej woli zagranicznego kontrahenta, jak to ma miejsce na innych odcinkach procesu wymiany zamorskiej.

Zasadniczym zagadnieniem w problemie usprawnienia zdolności usługowej portu jest rozbudowa portu i jego technicznych urządzeń. Rozpatrując to zagadnienie, musimy mieć na uwadze konieczność wyodrębnienia w porcie gdyńskim oddzielnej części aparatu technicznego dla obsługi transportów drobnicowych,

a oddzielnej dla przeładunku towarów masowych. Jednocześnie także ze względów polityczno-gospodarczych w ramach ogólnego planu gospodarczego należy dążyć do zapewnienia optymalnego pogotowia przeładunkowego portu, tak, aby posiadał on zdolność przepustową znacznie wyższą od obecnej, przy czym pamiętać należy, że obecnie, dochodzi przeładunek portowy już do 1 miln. ton miesięcznie.

Obecnie tempo doinwestowywania portu gdyńskiego żadną miarą nie dorównywuje ustalonym programom, które i tak były opracowywane pod kątem widzenia ograniczonych możliwosci budżetowych Skarbu Państwa. Obecnie zrealizowany program inwestycyjny jest częścią programu ogólnego. Obejmuje on tylko najbardziej konieczne inwestycje na okres lat 1939 do 1941 r.

Jedną z trudności, którą odczuwa się w eksporcie to niedostateczność pojemności magazynów w porcie gdyńskim, uwidoczniająca się z całą wyrazistością w ostatnim czasie w związku ze wzmożonym importem.

Stopień wykorzystania powierzchni składowej w tonach na 1 mtr. kwadratowy w stosunku rocznym wyniósł w 1938 r. dla Gdyni 5,9 ton, dla Gdańska w 1937 r. — 2,3 to., natomiast dla Hamburga 1,4 ton. Z tego wynika, że obciążenie powierzchni składowej w porcie gdyńskim przekracza z górą 4-krotnie obciążenie składów Hamburga. Toteż pomimo, iż od 1934 r. powierzchnia składów wzrosła o 35 proc., jest ona w wysokim stopniu niewystarczająca.

Dla zapewnienia dostatecznej obsługi drobnicy, trzebaby co najmniej podwoić powierzchnię składów w pierwszej linii nabrzeży.

Mimo tak poważnych braków aparat przeładunkowy i organizacyjny w porcie osiągnął znaczny stopień sprawności.

Jeśli chodzi o punktualność dostawy przesyłek eksportowych z zaplecza do portu i manipulację wagonami, to ostatnio zbliżono się prawie do maksimum możliwych osiągnieć, a jak to stwierdzają delegaci zagranicznych kolei, prześcignęliśmy nawet stopień sprawności obsługi kolejowej portów zachodnio-europejskich. O ile w roku 1926 — 1927 ewidencja, prowadzona przez gdyńskich armatorów, wykazała, że opóźnienia w dostawach wagonów były stosunkowo częste, to obecnie z reguły dostawy są punktualne. Z dniem 15. 2. 1939 r. został wprowadzony w życie „Regulamin obsługi kolejowej portu gdyńskiego", który działał tymczasowo od roku 1936.

Poprzednio niedość staranne adresowanie przesyłek powodowało, że gdyńscy urzędnicy kolejowi tracili dużo czasu na wyszukiwanie wagonów. Wymieniony regulamin niedomagania te usunął przez wprowadzenie obowiązku dokładnego adresowania przesyłek odnośnie miejsca załadowania na statek i osoby względnie firmy, dysponującej towarem w porcie.

Przepisy regulaminu pozwalają obecnie na niezwykłą sprawność rozmieszczenia wagonów i podstawiania ich pod statek. Wprowadzono specjalne formularze do wypełnienia zleceń dla Biura Wagonów stacji Gdynia-Port odnośnie podstawiania wagonów załadowanych, przeszkadzających w pracach przeładunkowych.

Niezwykle cenną inicjatywą było wydanie nakładem Żeglugi Polskiej S. A. oraz Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego przewodników dla eksporterów, zawierających plany ładowania i przewozu transportów różnych artykułów rolniczych, hodowlanych i przemysłowych do Gdyni-Portu. Jeden z tych informatorów wymienia 182 relacje kolejowe, zaś drugi 304 relacje, przy czym uwzględniono odległość taryfową danej stacji od Gdyni, dzień załadunku, numer pociągu, dzień i godzinę odejścia z danej stacji nadawczej, nazwy stacyj przejściowych, dni i pory odejścia stamtąd wreszcie czas przybycia transportów do Gdyni, z uwzględnieniem dnia i godziny, numeru pociągu oraz z zaznaczeniem czasu trwania całego przebiegu transportu.

Eksporter, posługujący się tym, przejrzyście ułożonym wydawnictwem, opartym na „Planie Nadania", rokrocznie opracowanym przez Ministerstwo Komunikacji, może z całą dokładnością obliczyć, kiedy ma nadać przesyłkę, aby ta została na czas podstawiona pod statek. Tym samym unika się płacenia osiowego, w razie zbyt wczesnego przybycia towaru, lub też składowego, gdy przesyłka musiała czekać na następny statek.

Do usprawnienia pracy przeładunkowej w porcie przyczyniło się także zainicjowanie w roku 1938 r. przeładunku przez barki.

Na specjalne podkreślenie zasługuje to, że szereg gałęzi naszej produkcji nastawiło się w pełni do możliwości załadunkowych statku i terminowych wymagań zagranicznych rynków towarowych. Chodzi tu przede wszystkim o obroty linii londyńskiej, która obsługuje około 40% wywozu przez Gdynię pod względem wartościowym, a której powodzenie jest uzależnione od regularności rejsów. Tak więc przemysł bekonowy nastawił w 1931 r. całą swą produkcję na terminy odejścia statków tej linii.

Celem ułatwienia kontroli jaj, Ministerstwo Przemysłu i Handlu przeniosło stację kontroli z Zajączkowa Tczewskiego do Gdyni.

Istnieją jednakże niedociągnięcia ze strony innych składników aparatu portowego, które winny być usunięte z korzyścią dla portu. I tak powinna być usprawniona nadkontrola przy eksporcie masła w sensie rozszerzenia czasu urzędowania delegowanego do Gdyni urzędnika.

Następnie pożądanem byłoby zrewidowanie obecnego poziomu stawek za składowe i przeładunek przez Chłodnię Portową, co wo-

bec prawdopodobieństwa daleko posuniętego stopnia zamortyzowania Chłodni, powinnoby być możliwe.

Praca firm przeładunkowych jest jeszcze w niektórych wypadkach utrudniona z braku jednolitych form dyspozycyjnych, wydawanych przez ekspedytorów firmom przeładunkowym. Toteż należy z zadowoleniem podkreślić przystąpienie do opracowania jednolitego formularza dyspozycyjnego, którego powszechne zastosowanie usunie te niedomagania organizacyjne.

Odczuwa się także potrzebę pobudowania w porcie krytych powierzchni składowych na wzór hamburskich magazynów rozdzielczych. Tę inwestycję należałoby jako jedną z bardzo pilnych zamieścić w programie rozbudowy portu.

Gdyńskie sfery gospodarcze uważają, że usprawnienie pracy w porcie nie może się doczekać zasadniczego rozwiązania, dopóki pozostaje w mocy art. 10 rozporządzenia Ministra Opieki Społecznej z dnia 29 marca 1934 roku „O kolejności pracy", polegający na przysyłaniu robotników portowych według kolejności ich zgłoszeń, wobec czego pracodawca nie może dobrać do poszczególnych żądań robotników z odpowiednimi kwalifikacjami. W wyniku tego systemu nastąpiło zmniejszenie wydajności pracy i rozluźnienie dyscypliny.

Także zdobywanie potrzebnych dokumentów eksportowych przez ekspedytora portowego napotyka na trudności z powodu braku Konsulatów tych państw, przy eksporcie do których dokumenty handlowe lub okrętowe muszą uzyskać wizę konsularną. Toteż należy poczynić zabiegi o kreowanie w Gdyni konsulatów państw południowo-amerykańskich, Jugosławii, Hiszpanii, Egiptu i Turcji. Itsniejące natomiast konsulaty powinny posiadać uprawnienia do wizowania dokumentów eksportowych o ile ich jeszcze nie posiadają.

Przy odprawie celnej w Gdyni spotyka się jeszcze fakty niedokładnego wypełniania zgłoszeń wywozowych przez te firmy eksportowe, które uzyskały zaświadczenia podpisane in blanco, jak np. brak daty wystawienia lub niezgodność towaru z zadeklarowanym zgłoszeniem wywozowym. Usuwanie tych braków powoduje opóźnienie w ekspedycji przesyłek a w każdym razie zwiększenie kosztów wywozu. Na te braki należy zwrócić uwagę eksporterom.

Na odcinku żeglugowym są konsekwentnie czynione wysiłki około wzbogacenia połączeń żeglugowych Gdyni, których jest obecnie 52, z tego 11 z krajami pozaeuropejskimi, oraz zrównania naszego portu pod względem frachtowym z konkurencyjnymi portami zachodnio-europejskimi. Najważniejszym zadaniem w tym zakresie jest uzyskanie praw portu zasadniczego na głównych szlakach naszej wymiany zaoceanicznej.

Interesy polskiego armatora, a konsekwentnie i kupca są w największej mierze honorowane przez konferencję żeglugową północno-amerykańską, gdzie Gdynia ma prawa portu zasadniczego zarówno w eksporcie, jak imporcie. Również przy eksporcie na Daleki Wschód przysługują Gdyni i Gdańskowi prawa portu zasadniczego. W komunikacji z Australią Gdynia korzysta z wymienionego przywileju jedynie przy bezpośred. transportach.

Czynione są obecnie wysiłki, ażeby również towary, idące do Anstralii z przeładunkiem w obcych portach nie były obciążane range'em.

Niezwykle ważne dla eksportu polskiego są zabiegi około przyznania polskim portom praw portów zasadniczych w wymianie z Ameryką Centralną. Ponieważ w tamte strony kieruje się eksport szynek w puszkach, dykty, cementu i wapna, jest jasne, że powodzenie w kierunku zniesienia range'u obciążającego nasz eksport do tych krajów otworzy przed nami nowe możliwości eksportowe.

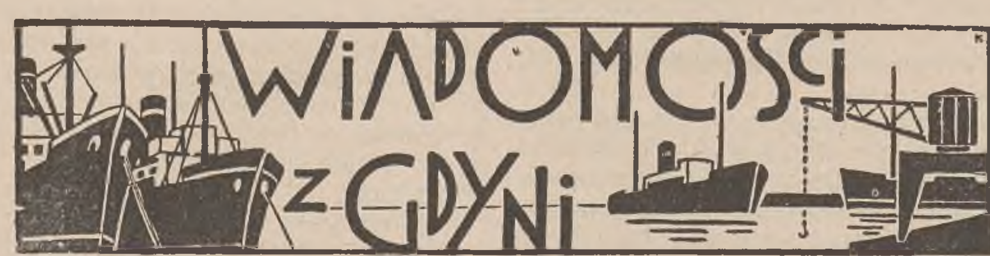
Jakkolwiek odcinek polityki żeglugowej w sensie przyznania polskim portom zniżek frachtowych i rozbudowy nowych połączeń żeglugowych jest bardzo trudny, z uwagi na wielorakość oddziaływujących czynników obcych ośrodków dyspozycji, nieraz wrogo nastawionych do naszych zamierzeń, należy stwierdzić, że praca polskiego armatora i maklera konsekwentnie prowadzi do doskonalenia i potanienia eksportu przez Gdynię.

Stosownie do uchwał Konferencji Eksportowej z roku 1937 czynny jest przy Gdyńskiej Izbie referat komunikacji morskiej, który służy eksporterom wszelkimi informacjami w zakresie techniki transportu morskiego i poziomu stawek frachtowych. Obecnie Izba opracowuje szczegółową analizę udziału polskiego eksportu w zasilaniu tonażu poszczególnych linij regularnych, odchodzących z Gdyni. Powyższa praca umożliwi ocenę potrzeby zwiększenia tonażu statków na szczególnie ożywionych liniach komunikacyjnych oraz zbadanie przyczyn, dla których pewne towary posługują się obcymi portami, mimo, iż z Gdyni odchodzą statki w potrzebnych kierunkach z dostateczną częstotliwością rejsów.

Przedstawiłem zasadnicze zadania portu gdyńskiego, pojętego jako zespół techniczny i organizacyjny na usługach naszego handlu zagranicznego. Zdajemy sobie jednakże sprawę, że poza tym ma port jeszcze inne zadania. Normalna ewolucja portu winna doprowadzić do rozbudowy miasta portowego w ośrodek dużego handlu, grupujący dyspozycję w wymianie zagranicznej. Dotychczasowy udział kupiectwa gdyńskiego w wymianie zagranicznej Polski nie może być uznany za dostateczny. Handel w porcie bazuje przede wszystkim

na imporcie, istnieją jednak pewne działy eksportu, które właśnie w porcie winny znaleźć źródło swej dyspozycji. Kupiec portowy winien zająć się eksportem artykułów produkcji rolnej i takich, które są produkowane na mniejszą skalę i których wytwórca nie może samodzielnie eksportować. Ażeby kupca gdyńskiego zachęcić do podjęcia takiego, często niewdzięcznego wywozu, winien on uczestniczyć w możliwie szerokich rozmiarach w kontyngentach importowych, aby osiągnięta tą drogą renta była dla niego podstawą rozwinięcia akcji eksportowej.

Mgr. Józef Kawczyński.



POSIEDZENIE SEKCJI PRZEMYSŁOWEJ NASZEJ IZBY.

Dnia 15 czerwca r. b. odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezesa Izby Dr. K. Kasperowicza posiedzenie Sekcji Przemysłowej naszej Izby *Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.*

Na posiedzeniu tym Wiceprezes Dr Kasperowicz szczegółowo omówił położenie gospodarcze przemysłu okręgu Izby oraz złożył sprawozdanie z audiencji, jaką udzielił przedstawicielom przemysłu pomorskiego p. Wicepremier Inż. E. Kwiatkowski, w związku z inauguracyjnym posiedzeniem Pomorskiej Rady Gospodarczej dnia 3 czerwca r. b. w Toruniu. Na audiencji tej złożony został memoriał z wyszczególnieniem postulatów pomorskich sfer gospodarczych.

W dyskusji, jaka wywiązała się nad sprawozdaniem Wiceprezesa Dr. Kasperowicza, poruszono m. in. sprawę współpracy Izby z Pomorską Radą Gospodarczą, na czele której — jak wiadomo stoi Senator Jan Ślaski, Radca Sekcji Przemysłowej Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, zaś Wiceprezesem Rady jest Inż. Wł. Namysłowski, Radca Izby również z Sekcji Przemysłowej.

W dalszym ciągu posiedzenia Sekcja wysłuchała źródłowego referatu o uprzemysłowieniu Gdyni, stwierdzając, iż zawarte w referacie dane przedstawiają całkiem realną podstawę do zainteresowania się ze strony przemysłu kwestią utworzenia w Gdyni przedsiębiorstw przemysłowych, posiadających wszelkie podstawy gospodarcze do pomyślnego ich rozwoju.

POSIEDZENIE KOMISJI OPINIODAWCZEJ HANDLU WEWNĘTRZNEGO PRZY NASZEJ IZBIE.

Dnia 26 bm. odbyło się pod przewodnictwem p. Radcy Sierszeńskiego w Izbie naszej posiedzenie Komisji Opiniodawczej Handlu Wewnętrznego.

Przedmiotem obrad były sprawozdania Komisji Handlu Wewnętrznego, dotyczące spraw kredyt. wieczorów dyskusyjnych dla zorganizowanego kupiectwa, organizowanych przy pomocy Izby, obecnego stadium prac nad ustawą o „nieuczciwej konkurencji" oraz zagadnienie „stałych cen", wreszcie sprawozdanie z prac Izby w łonie Pomorskiej Rady Gospodarczej.

Nad sprawozdaniami, do których wyjaśnień udzielał Wicedyrektor Izby p. Tadeusz Marchlewski, wywiązała się ożywiona dyskusja, przy czym zgłoszono szereg dezyderatów pod adresem Rady Izby, p. Senatora Ślaskiego, jako Prezesa Pomorskiej Rady Gospodarczej. w sprawach kredytu inwestycyjnego dla handlu.

Następnie wysłuchano referatu „O potrzebie i roli organizacyj branżowych w chwili obecnej". Problem usprawnienia kupieckich organizacyj branżowych w powiązaniu tych organizacyj z samorządem gospodarczym z jednej, a zrzeszeniami ogólnokupieckimi z drugiej strony, znalazł aprobatę Komisji w następującej rezolucji:

„Komisja Opiniodawcza Handlu Wewnętrznego po wysłuchaniu referatu o potrzebie i roli organizacyj branżowych w chwili obecnej zatwierdza wytyczne organizacyjne przedstawione w referacie i podkreśla konieczność ścisłej współpracy Izby Przem. - Handl. i Związku Towarzystw Kupieckich, jako organów nadrzędnych, w zakresie organizacyj branżowych.

KONFERENCJA EKSPORTOWA W GDYNI.

Dnia 22 czerwca r. b. odbyła w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, pod przewodnictwem Wiceministra Przemysłu i Handlu p. M. Sokołowskiego — Konferencja Eksportowa, zorganizowana przez Państwowy Instytut Eksportowy. W obradach tych wzięli udział przedstawiciele Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Izb Przemysłowo-Handlowych oraz organizacyj gospodarczych z terenu całej Polski, w liczbie około 60 osób.

Uczestników konferencji powitał Prezes Izby Przemysłowo Handlowej w Gdyni p.

Stanisław Tor, po czym z kolei przemawiali pp.: Wiceminister Przemysłu i Handlu M. Sokołowski i Dyrektor Państwowego Instytutu Eksporowego, M. Turski, zagajając obrady.

W czasie konferencji wygłoszone zostały 3 zasadnicze referaty, z pośród których zagadnienie usprawnienia eksportu i pobudzenia inicjatywy eksportowej omówił Dyrektor Izby Przemysłowo Handlowej w Katowicach Senator p. M. Drozdowski.

Referat pt. „Nowe działy i kierunki eksportu" wygłosił Wicedyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Warszawie, p. A. Marchwiński, oraz referat pt. „Rola portu i żeglugi w aktualnych problemach eksportowych" wygłosił Dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, p. Mgr Józef Kawczyński.

Nad referatami tymi wywiązała się obszerna dyskusja, w czasie której poruszono szereg ważnych spraw, związanych z ożywieniem eksportu towarów polskich, zarówno pod względem ogólnogospodarczym jak i technicznym. W związku z obecną sytuacją ogólną podniesiono fakt wzmożenia się pracy Polski na odcinku gospodarczo - morskim, co nie pozostaje również bez znaczenia dla spraw, związanych z naszym eksportem zagranicę.

Uczestnicy Konferencji Eksportowej by[li] podejmowani przez Izbę Przemysłowo-Handlową obiadem na pokładzie s/s „Gdańsk".

ZAPRZYSIĘŻENIE NOWYCH RZECZOZNAWCÓW NASZEJ IZBY.

Dnia 27 czerwca r. b. Prezes Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni p. Stanisław Tor, w obecności Radców Izby pp.: dyr. Franciszka Marszała i dyr. Kazimierza Muchy oraz dyr. Izby Mgr. Józefa Kawczyńskiego, zaprzysiągł p. Antoniego Brandysa w charakterze rzeczoznawcy dla śledzi solonych oraz p. Bohdana Grzybowskiego, jako inspektora wywozu jaj z ramienia Zw. Izb Przem. - Handl. obydwu na obwód portu gdyńskiego.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MAJU 1939 R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w mies. *maju br.* osiągnęły *rekordowe wyniki w ilości 924.753,3 ton,* wykazując 11,3%-owy wzrost w porównaniu z ub. miesiącem kwietniem br. (830.926,4 ton), b. poważny 29,4%owy wzrost w stosunku do miesiąca maja 1938 r. (714.410,1 ton) oraz równie poważny 29,1%-owy wzrost w porównaniu z miesiącem majem 1937 r. (716.161,3 ton). Poprzedni rekordowy wynik miał miejsce w miesiącu lipcu 1938 r. (861.518,6 t.)

Sygnalizowane już w poprzednich miesiącach wzmożenie obrotów towarowych portu przybiera w mies. sprawozdawczym kształt realny. Rekordowe wyniki obrotów zamorskich tego miesiąca wykazują w liczbach absolutnych 93.826,9 ton wzrostu w stosunku do ubiegłego miesiąca kwietnia br. i 210.343,2 ton wzrostu w porównaniu z tym samym miesiącem majem ub. 1938 roku. Zjawisko tak poważnego wzrostu obrotów portu nie notowane dotychczas w pierwszej połowie roku powinnoby być zapowiedzią dalszego wzmożenia obrotów miesięcznych w drugiej połowie bieżącego roku. Dotychczasowe rekordowe wyniki pracy portu miały miejsce w przeważnej mierze w drugiej połowie roku.

Ten tak poważny wzrost obrotów spowodowany został jedynie dzięki rekordowemu wywozowi zam.

W obecnych niespokojnych czasach, wspaniałe te wyniki pracy portu, jak i ich struktura (rekord wywozu) świadczą wymownie o zdrowych tendencjach gospodarstwa polskiego oraz o bezwzględnie spokojnej pracy gdyńskiego aparatu portowego.

Obroty towarowe zamorskie w dotychczasowym okresie czasu tj. od stycznia br. — do maja br. (4.028.718,2 ton) wykazują poważny 9,4%-owy wzrost w stosunku do analogicznego okresu czasu ub. 1938 roku (3.683.732,4 ton). Dotychczasowe tempo wzrostu na skutek ostatniego miesiąca wzrosło w stopniu bardzo poważnym (przeszło dwukrotnie). Tak np. w liczbach absolutnych w okresie pierwszych 5 mies. br. obroty zamorskie w stosunku do analogicznego okresu czasu ub. 1938 roku wykazują wzrost o 344.985,8 ton, podczas gdy ta sama nadwyżka obrotów 5 mies. 1938 r. w porównaniu do 5 mies. 1937 r. wyniosła zaledwie 153.865,7 ton.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich miesiąca sprawozdawczego złożył się przywóz zamorski — 153.282,9 ton oraz rekordowy wywóz zamorski — 771.470,4 ton.

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym *(153.282,9 ton)* wykazuje poważny 28,9%-owy wzrost w stosunku do miesiąca kwietnia 1939 r. (118.876,3 ton), jeszcze poważniejszy 42,1%-owy wzrost w porównaniu z miesiącem majem 1938 r. (107.874,— ton oraz nieznaczny 2,9%-owy spadek w stosunku do miesiąca maja 1937 r. (157.855,1 ton). We wszystkich relacjach z wyjątkiem miesiąca maja 1937 r. przywóz zamorski miesiąca sprawozdawczego wykazuje stosunkowo poważny wzrost.

Poważny wzrost przywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem kwietniem br. spowodowały przede wszystkim pozycje towarów masowych (w nawiasie dane za m. kwiecień br.): złomu żelaznego — 43.255 t. (18.122 t.) oraz rud różnych i wypałków pirytowych — 31.730 t. (29.522 t.) Z bardziej cennych towarów drobnicowych zwiększył się przywóz: ryżu sur. — 14.973 t. (12 t.), herbaty — 186 t. (119 t.), kakao — 1.377 t. (928 t.), korzeni — 125 t. (103 t.), pirytów — 880 t. (brak), tłuszczy zwierzęcych su-

rowych — 1.372 t. (721 t.), miedzi — 5.121 t. (3.164 t.), oraz maszyn, aparatów i części — 1.128 t. (1.001 t.)

Na szczególne podkreślenie zasługuje tu poważny przeszło 100%-owy wzrost przywozu złomu żelaznego. Z towarów drobnicowych zwraca uwagę sezonowe pojawienie się poważnej partii ryżu surowego.

Cały szereg pozycyj wykazuje również spadek przywozu zam. w porównaniu z ub. miesiącem kwietniem br. (w nawiasie dane za m. kwiecień br.) Z wytworów pochodzenia roślinnego zmniejsza się przywóz: owoców świeżych — 1.284 t. (10.404 t.), owoców suszonych — 38 t. (529 t.), orzechów i migdałów — 127 t. (142 t.), oraz kawy — 316 t. (631 t.) Z grupy wytworów pochodzenia zwierzęcego zmniejsza się przywóz: śledzi świeżych — 2 t. (96 t.) i śledzi solonych — 92 t. ((202 t.)

Z grupy tłuszczów i olejów pochodzenia roślinnego i zwierzęcego zmniejsza się przywóz przede wszystkim tłuszczów i olejów roślinnych — 332 t. (371 t.)

Z grupy przetworów spożywczych i tytoniu zmniejsza się przywóz tytoniu — 26 ton (73 ton).

Z grupy przetworów i surowców chemicznych zmniejsza się przywóz: garbników — 1.598 t. (3.379 t.), fosforytów — 3.870 t. (5.340 ton) oraz żużli Thomasa — 1.319 t. (9.500 t.)

Z grupy skór, futer itp. zmniejsza się przywóz skór — 2.847 t. (3.111 t.)

Z grupy włókienniczej zmniejsza się przywóz: wełny — 3.594 t. (4.235 t.), bawełny — 4.608 t. (6.451 t.) oraz juty — 931 t. (949 t.)

Z grupy papierniczej zmniejsza się przywóz: papieru i makulatury — 2.180 t. (2.334 t.), oraz celulozy — 575 t. (1.436 t.)

Zmniejsza się również przywóz środków transportowych — 734 t. (1.001 t.)

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (maj 1939 r.) w porównaniu z tym samym miesiącem majem 1938 r. oraz mies. kwietniem 1939 r. poniższe zestawienie poważniejszych pozycyj towarowych:

IMPORT (tony)

	Maj 1939 r.	Kwiecień 1939 r.	Maj 1938 r.
Ogółem	*153.283*	*118.876*	*107.874*
w tym m. in.:			
Nasiona oleiste	11.571	537	1.301
ryż surowy	14.973	12	8.171
owoce świeże	1.284	10.404	3.251
owoce suszone	38	529	533
orzechy i migdały	127	142	126
kawa	316	631	374
herbata	186	119	110
kakao	1.377	928	449
śledzie świeże	2	96	—
śledzie solone	92	202	359
rudy różne i wyp. pirytowe	31.750	29.522	7.523
piryty	880	—	870
tłuszcze i oleje roślinne	332	371	596
tłuszcze zwierzęce sur.	1.372	721	1.025
tytoń	26	73	71
garbniki	1.598	3.379	803
fosforyty	3.870	5.340	12.742
żużle Thomasa	1.319	9.500	—
skóry	2.847	3.111	2.750
wełna	3.594	4.235	3.649
odpadki wełny	102	76	186
bawełna	4.608	6.451	6.291
odpadki bawełny	139	116	193
juta	931	949	1.320
papier i makulatura	2.180	2.334	810
celuloza	575	1.436	688
złom żelazny	43.255	18.122	39.512
miedź	5.121	3.164	1.493
maszyny, apar. i części	1.128	709	756
środki transportowe	734	1.001	632

W dotychczasowym okresie styczeń—maj br. zmniejsza się nadal przywóz towarów masowych, jak złomu żelaznego i fosforytów, a z drobnicy przed wszystkim: nasion oleistych, ryżu surowego, owoców suszonych, i skór. Zwiększa się natomiast przywóz rud różnych i wypałków pirytowych, pirytów, owoców świeżych, tłuszczów i olejów roślinnych i zwierzęcych, garbników, żużli Thomasa, bawełny, wełny, juty, papieru i makulatury, celulozy i miedzi.

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym *(771470.4 ton)* jest *rekordowym* w dotychczasowej pracy portu gdyńskiego. Poprzedni rekordowy wywóz zamorski miał miejsce w mies. lipcu 1938 r. (725,819.2 ton.

Rekordowy wywóz zam. miesiąca sprawozdawczego (771.470,4 ton) wykazuje poważny 8,3%-owy wzrost w stosunku do miesiąca kwietnia br. (712.050.1 ton), poważny 27,2%owy wzrost w porównaniu z miesiącem majem 1938 roku (606.536,1 ton) b. poważny 38,2%-owy wzrost w stosunku do mies. maja 1937 r. (558.306.2 ton), oraz 6.3%-owy wzrost w stosunku do poprz. rekordowego wywozu m. lipca 1938 r. (725.819.2 ton).

Rekordowy ten wywóz wykazuje nader poważny wzrost we wszystkich relacjach.

Wzrost wywozu spowodowały przede wszystkim z grupy wytworów mineralnych (w nawiasie dane za m. kwiecień br.): węgiel kamienny — 560.901 t. (502.420 t.), cement — 2.319 t. (1.941 t.) oraz sól kuch. i przem. — 922 t. (650 t.) Spośród powyższych pozycyj decydującą rolę odegrał tu naturalnie około 12%-owy wzrost wywozu węgla kamiennego.

Z grupy wytworów roślinnych wzrasta wywóz: strączkowych — 389 t. (201 t.) i słodu — 1.253 t. (891 t.)

Z grupy wytworów pochodzenia zwierzęcego wzrasta wywóz: bekonów — 2.536 ton (2.519 t.), jaj — 5.026 t. (2.424 t.) i masła — 1.291 t. (992 t.)

Z grupy przetworów spożywczych zwiększa się wywóz cukru — 4.871 t. (3.412 t.)

Z grupy przetworów chemicznych zwiększa się wywóz jedynie saletry — 11 t. (brak).

Z grupy włókienniczej zwiększa się wywóz tkanin — 448 t. (402 t.)

Wszystkie niemal produkty z grupy drzewa wykazują poważny wzrost: bale i słupy — 17.687 t. (15.025 t.), drzewo tarte — 19.977 t. (17.907 t.) oraz dykty i forniery — 3.207 t. (2.810 t.)

Z grupy papierniczej wzrasta wywóz jedynie papieru — 504 t. (280 t.)

Z grupy metali i wyrobów z nich wzrasta wywóz: szyn kolejowych — 4.175 t. (brak), rur żeliwnych i żelaznych — 5.813 t. (4.152 t.) oraz blachy cynkowej — 655 t. (391 t.)

Spośród powyższych pozycyj na szczególne podkreślenie zasługuje poważny wzrost wywozu jaj i cukru. Dobrze rozwija się również eksport niemal wszystkich produktów drewna. Zwraca również uwagę ukazanie się na wywozie pozycji szyn kolejowych.

W miesiącu sprawozdawczym niektóre pozycje wykazują spadek wywozu w porównaniu z ub. miesiącem kwietniem br.

Z grupy wytworów roślinnych zmniejsza się wywóz: zboża — 6.964 t. (7.132 t.) i mąki — 5 t. (15 t.)

Z grupy przetworów spożywczych zmniejsza się wywóz: makuchów — 1.131 t. (2.333 t.) oraz wytłoków buraczanych — brak (1.039 t.)

Z grupy papierniczej zmniejsza się wywóz celulozy — 1.012 t. (1.745 t.)

Z grupy metali zmniejsza się wywóz metali różnych — 12.334 t. (17.416 t.) oraz cynku — 1.537 t. (1.970 t.)

Spadek powyższych pozycyj nie odbiega od normalnych różnic miesięcznych i nie może stąd budzić żadnych zastrzeżeń.

Podobnie, jak i przywozu, również o istotnych tendencjach rozwoju wywozu mówi dopiero porównanie z tym samym miesiącem majem ub. 1938 r.

W miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem majem ub. roku wzrasta wywóz całego szeregu pozycyj towarowych (w nawiasie dane za m. maj 1938 r.)

Z grupy wytworów roślinnych wzrasta wywóz: zboża — 6.964 t. (2.679 t.), strączkowych — 389 t. (19 t.) i słodu — 1.253 t. (520 t.)

Z grupy wytworów pochodzenia zwierzęcego wzrasta wywóz: bekonów — 2.536 t. (1.371 t.) i jaj — 5.026 t. (4.342 t.)

Szczególnie poważny wzrost wykazuje tu grupa wytworów mineralnych. Wzrost ten spowodowany został przede wszystkim dzięki przeszło 25%-owemu zwiększeniu się wywozu węgla kamiennego — 560.901 t. (449.397 t.) Przeszło czterokrotnie zwiększa się również wywóz koksu — 9.051 t. (2.351 t.) Dobre rezultaty daje również wywóz olei i parafiny — 73 t. (brak).

Z grupy przetworów chemicznych nieznaczny wzrost wykazuje jedynie saletra — 11 t. (6 ton).

Poważnemu zwiększeniu ulega z grupy włókienniczej wywóz tkanin — 448 t. (380 t.)

Z grupy drewna i jego produktów zwraca uwagę wzrost wywozu: bali i słupów — 17.687 ton (9.342 t.), drewna tartego — 19.977 t. (6.203 t.) oraz dykt i fornierów — 3.207 t. (1.131 t.)

Z grupy papierniczej wzrasta wywóz: papieru — 504 t. (170 t.) oraz celulozy — 1.012 t. (1 t.)

Z grupy metali i jego wyrobów zwiększa się przede wszystkim wywóz: metali różnych — 12.334 t. (7.896 t.), szyn kolejowych — 4.175 ton (brak), rur żeliwnych i żelaznych — 5.813 t. (2.946 t.), cynku — 1.537 t. (836 t.), oraz blachy cynkowej — 655 t. (313 t.)

Powyższa analiza wyjaśnia, że podstawą rekordowego wzrostu wywozu w miesiącu maju br. jest grupa węgla, drewna i produktów hutniczych.

W miesiącu maju br. występują również pozycje towarowe, wykazujące pewien spadek wywozu w stosunku do tegoż miesiąca maja 1938 roku jak np. węgla bunkrowego, cukru, makuchów, masła itd.

Przeważająca jednak większość wywozu wykazuje zdecydowane tendencje wzrostu.

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (maj 1939 r.) w porównaniu z tym samym miesiącem majem 1938 r. oraz miesiącem kwietniem 1939 r. poniższe zestawienie poważniejszych pozycyj towarowych:

EKSPORT (tony)

	Maj 1939 r.	Kwiecień 1939 r.	Maj 1938 r.
Ogółem	*771.470*	*712.050*	*606.536*
w tym m. in.:			
Zboże	6.964	7.132	2.679
strączkowe	389	201	19
mąka	5	15	300
mąka pastewna	—	—	85
słód	1.253	891	520
bekony	2.536	2.519	1.371
jaja	5.026	2.424	4.342
masło	1.291	992	1.339
cement	2.319	1.941	2.929
sól kuch. i przem.	922	650	355
węgiel kamienny	560.901	502.420	449.397
węgiel bunkrowy	80.138	82.363	85.641
koks	9.051	15.380	2.351
oleje i parafina	73	92	—
cukier	4.871	3.412	6.576
makuchy	1.131	2.333	2.697
wytłoki buraczane	—	1.039	—
siarczan amonu	—	—	2.540
saletra	11	—	6

tkaniny	448	402	380
bale i słupy	17.687	15.025	9.342
drewno tarte	19.977	17.907	6.203
klepki	—	—	135
dykty i forniery	3.207	2.810	1.131
papier	504	280	170
celuloza	1.012	1.745	1
metale różne	12.334	17.416	7.896
szyny kolejowe	4.175	—	—
rury żeliwne i żelazne	5.813	4.152	2.946
cynk	1.537	1.970	836
blacha cynkowa	655	391	313

W okresie ostatnich pięciu miesięcy br. wywóz zamorski utrzymuje się na poziomie znacznie wyższym od ub. 1938 roku przede wszystkim na skutek wzrostu szeregu pozycyj towarów masowych: węgla kamiennego, węgla bunkrowego, koksu oraz bali i słupów. Z pozycyj drobnicowych dobre rezultaty daje wywóz: słodu, zboża, bekonów, dykt i fornierów, celulozy, metali różnych, szyn kolejowych, rur żeliwnych i żelaznych. cynku oraz blachy cynkowej.

Z towarów masowych w roku bieżącym zmniejsza się wywóz przede wszystkim tarcicy. Z towarów drobnicowych zmniejsza się wywóz: mąki pastewnej i ryżowej, jaj, masła, cementu, cukru, makuchów, siarczanu amonu, saletry, tkanin, klepek oraz papieru.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym (maju 1939 r.) analogicznie do rekordowych obrotów towarowych wykazuje poważny wzrost ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 620 (523) statków o pojemności 627.603 n. r. t. (562.133 n. r. t.), wyszło zaś 611 (526) statków o pojemności 612.958 n. r. t. (547.227 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Dania — 1 miejsce, Polska — 2, Finlandia — 3, Dania — 4, Anglia — 5, Niemcy — 6, Włochy — 7, Norwegia — 8, Estonia — 9, Łotwa — 10, Stany Zjedn. Am. P. — 11, Grecja — 12, Holandia — 13, Z. S. R. R. — 14, Rumunia — 15, W. M. Gdańsk — 16, Panama — 17, Francja — 18, oraz Islandia — 19.

Trzy pierwsze bandery pozostają nadal bez zmian. Bandera duńska przesuwa się z 5 na 4 miejsce, bandera angielska z 6 na 5 miejsce, bandera niemiecka z 8 na 6 miejsce, bandera włoska z 4 na 7 miejsce, bandera norweska z 7 na 8 miejsce, bandera estońska bez zmian (9), bandera łotewska z 12 na 10 miejsce, bandera Stanów Zjedn. Am. P. bez zmian (11), bandera grecka z 10 na 12 miejsce, bandera holenderska bez zmian (13), bandera sowiecka Z. S. R. R. bez zmian (14), bandera W. M. Gdańska z 17 na 16 miejsce oraz bandera panamska z 16 na 17 miejsce. Ukazują się nowe bandery: Rumunii, Francji i Islandii. Nie pojawiła się natomiast w miesiącu maju br. bandera litewska.

Ogółem reprezentowane były bandery 19 (17) państw.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w mies. maju br. wyniósł 1.012,3 n. r. t. (1.074,8 n. r. t.) Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 79 (65). Średni postój statków w porcie w mies. maju br. wyniósł 64,1 godzin (52,1 godzin).

Ruch statków w miesiącu maju 1939 r. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

Polska	77	96.573	78	86.440
W. M. Gdańsk	6	2.675	5	2.313
Anglia	28	46.414	26	47.129
Dania	80	52.461	77	48.812
Estonia	37	30.791	37	31.720
Finlandia	72	78.119	71	74.560
Francja	1	1.018	1	1.018
Grecja	6	15.065	5	13.721
Holandia	19	7.899	17	7.044
Islandia	1	676	1	676
Łotwa	21	29.815	21	32.333
Niemcy	60	45.691	63	47.608
Norwegia	43	38.905	42	38.202
Panama	1	893	2	3.929
Rumunia	1	2.673	1	2.673
Stany Zj. Am. P.	7	21.970	7	21.970
Szwecja	140	100.791	139	104.531
Włochy	15	49.750	13	42.853
Z. S. R. R.	5	5.426	5	5.426
Razem	620	627.603	611	612.958

Ruch pasażerów wobec braku w mies. maju br. wycieczek morskich G. A. L. wykazuje pewien nieznaczny spadek. Przyjechało bowiem 577 (763) pasażerów, wyjechało zaś 2.514 (2.798) pasażerów.

Przyjechało w tym: z Anglii — 86 (35), Belgii — 38 (17), Danii — 51 (52), Finlandii — 8 (4), Francji — 13 (2), Holandii — 10 (11), Litwy — 1 (3), Norwegii — 8 (1), Stanów Zjednoczonych Am. P. — 340 (66), Szwecji — 19 (26), oraz via W. M. Gdańsk — 3 (1) pasażerów. Wyjechało w tym: do Anglii — 805 (887), Belgii — 13 (11), Brazylii — 1 (147) Danii — 51 (26), Estonii — 9 (1), Finlandii — 1 (brak), Francji — 278 (95), Holandii — 1 (5), Kanady — 251 (157), Norwegii — 17 (19), Stanów Zjedn. Am. P. — 430 (367) oraz do Szwecji — 657 (247) pasażerów).

PRACA PORTOWYCH URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH URZĘDU MORSKIEGO W MAJU 1939 R.

W okresie sprawozdawczym portowe urządzenia przeładunkowe Urzędu Morskiego w Gdyni przepracowały wraz z zasobnikiem godzin 16,598 z użyciem prądu 122.096 K. W. h. i przeładowały 305,573 ton towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za maj w bieżącym roku 110,6%, w ubiegłym roku 95%, przyrost zatem wynosi 15,6%.

POSIEDZENIE ZARZĄDU RADY INTERESANTÓW PORTU W GDYNI.

Dnia 13 czerwca br. odbyło się pod przewodnictwem prezesa inż. N. Korzona posiedzenie Zarządu Rady Interesantów Portu w Gdyni.

Na wymienionym posiedzeniu załatwiono następujące sprawy. Na wniosek Polskiego Związku Maklerów Okrętowych wybrano Komisję, która zaproponuje interpretację tzw. przerwy świątecznej w Gdyni oraz sprawę ponoszenia kosztów dodatkowych przeładunku nocnego towarów. Uchwalono tezę memoriału do władz resortowych w sprawie tranzytu przez p. o. c., omówiono zagadnienia organizacyjne odcinka rybnego, jako interesanta portu, oraz uchwalono opracować w gronie Prezydium Rady pewne projekty z dziedziny socjalnej i inne.

Z DZIAŁALNOŚCI INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO.

Dnia 23 czerwca odbyło się w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni roczne walne zebranie Instytutu Bałtyckiego. Zebranie zagaił prezes Zarządu Instytutu pomorski starosta krajowy W. Łącki, po czym na przewodniczącego zgromadzenia wybrano Prezesa Izby Przemysłowo - Handlowej St. Tora, a na sekretarza Dr. Kasprowicza.

Wyczerpujące sprawozdanie z działalności Instytutu Bałtyckiego w r. 1938 złożył wicedyrektor Instytutu Mgr. J. Bieniasz.

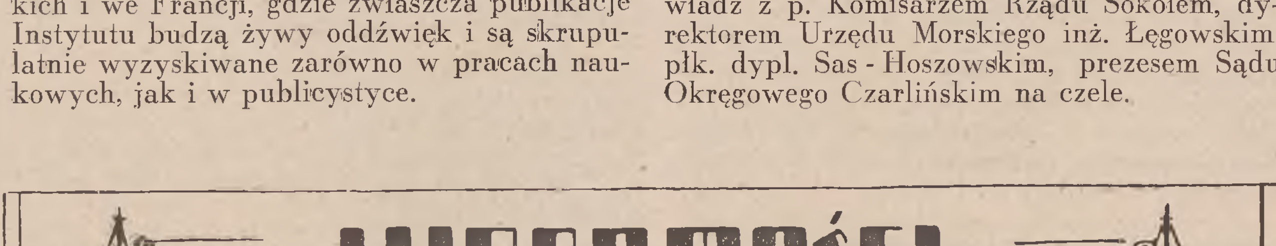
Jak wynika ze sprawozdania, Instytut Bałtycki wybitnie utrwalił i pogłębił swe kontakty naukowe, tak na terenie państw bałtyckich, jak szczególnie w krajach anglosaskich i we Francji, gdzie zwłaszcza publikacje Instytutu budzą żywy oddźwięk i są skrupulatnie wyzyskiwane zarówno w pracach naukowych, jak i w publicystyce.

Działalność wydawnicza Instytutu była bardzo ożywiona, gdyż oprócz 4 numerów swego szeroko znanego pisma angielskiego „Baltic and Scandinavian Countries" i jego odpowiednika w języku polskim „Jantar" — wydał dwie poważne prace a m. prof. Vetulaniego „Polskie wpływy polityczne w Prusiech Książęcych" i dzieło zbiorowe „Polska a Inflanty", również dwa dzieła z serii prac gospodarczych i statystyczno - kartograficznych: dr. Gazeła „Dochody i wydatki państwowe na obszarze Pomorza i Poznańskiego" i inż. Strzeszewskiego „Działalność urzędów ziemskich".

Z innych dziedzin prac Instytutu należy wspomnieć: o V Naukowym Zjeździe Pomorzoznawczym, który obradował we Lwowie i poświęcony był zagadnieniom Gdyni i Gdańska, jako portów polskiego obszaru celnego; o wznowionej w tym roku działalności działu informacji naukowej; o rozległych kontaktach z uczonymi (prawie 300 osób współpracuje z I. B.) Wspomnieć należy również o ożywionym rozwoju Gospodarczego Archiwum Morskiego; o zainaugurowanych w tym roku pracach wydziału pomorzoznawczego, który w Toruniu rozpracowuje sprawy etnograficzne, historyczne i geograficzne, dotyczące Pomorza; o działalności organizacyjno - naukowej (wymiana profesorów zagranicznych z polskimi; o redakcji monumentalnej „Monografii Gdyni", która ma się ukazać w 1940 r.), o badaniach socjologicznych itp.

Po przyjęciu preliminarza budżetowego i uchwaleniu absolutorium, dokonano wyborów uzupełniających do władz Instytutu, przy czym ustępujących członków kuratorium — inż. Cz. Klarnera — i zarządu — dyr. Rummla i prezydenta m. Torunia Raszeję — wybrano do tych władz ponownie.

W zebraniu, oprócz licznego grona członków, wzięli również udział przedstawiciele władz z p. Komisarzem Rządu Sokołem, dyrektorem Urzędu Morskiego inż. Łęgowskim, płk. dypl. Sas - Hoszowskim, prezesem Sądu Okręgowego Czarlińskim na czele.



NOWE ZAMÓWIENIA DLA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Towarzystwo żeglugowe „Żegluga Polska" S. A. w Gdyni zamówiła ostatnio w Belgii dwa motorowe statki frachtowe, przeznaczone do obsługi Linii Lewantyńskiej. Nowozamówione motorowce będą posiadały po 4.000 ton pojemności i następujące wymiary: długość między pionami 104.5 m, szerokość 14.7 m, zanurzenie 6.2 m, szybkość robocza 14—15 węzłów, szybkość próbna 16 węzłów. Statki te, jako przystosowane do przewozu artykułów spożywczych

i owoców, wyposażone zostaną w ładownie - chłodnie o pojemności 36.000 stóp kubicznych, poza tym elektryczne urządzenia przeładunkowe na pokładzie itp.

Budowa nowozamówionych jednostek potrwa 13 do 15 miesięcy.

WSPÓŁPRACA MAKLERÓW PAŃSTW SKANDYNAWSKICH.

Na ostatnim zebraniu Stowarzyszeniu Norweskich Maklerów zajmowano się głównie sprawą morskich stawek frachtowych. Postanowiono jak najusilniej wpływać na armatorów, aby utrzymać stawki na ustalonym poziomie. Sporo bowiem partnerów żądało rewizji lub zmniejszenia stawek minimalnych, przewidzianych dla Bałyku i morza Białego.

Maklerzy norwescy, jak również szwedzcy fińscy i duńscy dążą obecnie do jak najściślejszej współpracy między sobą. Wyrazem tych dążeń jest ostatnio wysunięty projekt wspólnego wydawania rejestru maklerskiego oraz czasopisma fachowego.

SZWEDZKI WSKAŹNIK FRACHTÓW MORSKICH W MAJU BR.

Wskaźniki sporządzane przez Svenska Handelsbanken dla frachtów morskich wynoszą w maju: ogólny 121, wykazując zwyżkę w stosunku do poprzedniego miesiąca o 7 punktów; wskaźnik dla frachtów drzewnych wzrósł o 5 punktów do 119, dla frachtów zbożowych o 15 punktów do 134, natomiast spadł wskaźnik frachtów węglowych o 2 punkty do 107.

ROZBUDOWA SWEDZKIEJ LINII WSCHODNIO - AZJATYCKIEJ.

Szwedzkie Towarzystwo Żeglugi Wschodnio-Azjatyckiej w Göteborgu zbudowało dla siebie w ostatnich latach całą flotę nowoczesnych towarowców motorowych. Niedawno znów zamówiło dwa duże towarowce na szwedzkiej stoczni Göta-Werken, a obecnie — jeden towarowiec o pojemności 10 000 ton rozwijający szybkość 16,5 węzłów. Zamówienie to otrzymała stocznia w Landskronie. Poza tym fińska stocznia w Abo buduje dla tego towarzystwa mniejszy motorowiec 1 250 ton, przeznaczony do żeglugi na Bałtyku.

ARMATORZY ANGIELSCY DOMAGAJĄ SIĘ WIĘKSZYCH SUBSYDIÓW DLA SZYBKOBIEŻNYCH STATKÓW

Ze względu na konieczność rozbudowy statków szybkobieżnych, któreby mogły unikać napadów łodzi podwodnych, armatorzy angielscy oświadczyli gotowość budowy statków o zwiększonej szybkości. Ponieważ jednak statek o szybkości 15 węzłów wymaga maszyn trzy razy silniejszych, niż statek o 10 węzłach, jest więc droższy w eksploatacji, armatorzy angielscy domagają się przyznania im subsydjów na budowę tego gatunku statków. Powołują się przytym na politykę Stanów Zjednoczonych, Japonii oraz Włoch, finansujących specjalnie statki szybkobieżne, przez uzależnianie wysokości pomocy od szybkości statku.

WZROST PRZEWOZÓW SOWIECKIEJ FLOTY HANDLOWEJ NA BAŁTYKU

Już w 1920 r. rząd sowiecki postanowił powiększyć flotę handlową, aby się uniezależnić od obcych bander. Projekt zrealizowano szybko, a skutki tej intensywnej pracy nie dały na siebie długo czekać. W roku 1913 udział rosyjskiego tonażu w imporcie i eksporcie wynosił 9,8%; w 1935 r. wzrósł do 26,9%, a w 1937 r. 36,8% obrotów towarowych znajdowało się w rękach rosyjskich.

Na Bałtyku sowiecki tonaż przewiózł w 1936 r. prawie 60% swych wywiezionych tą drogą towarów. Jakkolwiek na 1938 r. brak jeszcze danych widoczny jest wysiłek ze strony władz sowieckich w kierunku dalszego rozwoju krajowej floty, liczącej w ub. r. 249 statków (w 1920 r. było ich tylko 170).

WZMOŻONA DZIAŁALNOŚĆ STOCZNI FRANCUSKICH W 1938 R.

Według sprawozdania przedłożonego na rocznym walnym zebraniu związku stoczni francuskich (Chambre Syndicale des Constructeurs de navires et de machines marines), działalność stoczni w r. 1938 poprawiła się znacznie, aczkolwiek w dziedzinie budowy tonażu handlowego pozostawia jeeszcze dużo do życzenia.

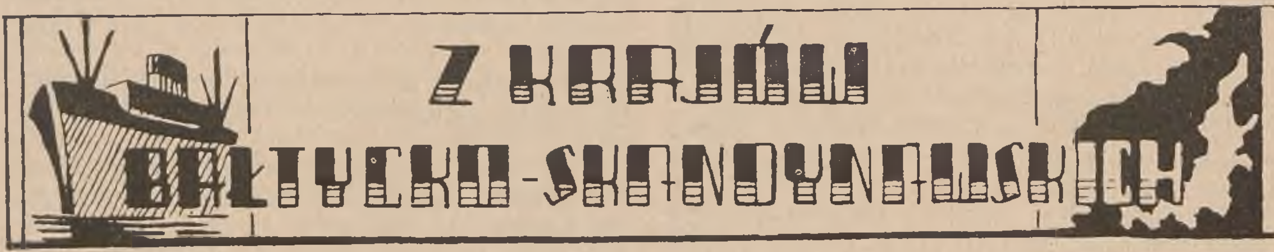
W 1937 r. we Francji spuszczono na wodę 24.544 trb, a w 1938 r. — 47.250 trb, gdy na całym świecie — odpowiednio 2.690.580 trb. i 3.033.593 trb. W 1938 r. francuskie stocznie zbudowały 7 statków, a mianowicie 1 pasażerski „Pasteur", 4 parowce towarowe, dwie mniejsze jednostki, i miały na dn. 1 stycznia 1939 r. w budowie 89.825 trb, wobec 69.330 trb na 1 I 1938 r. i 56.078 trb w 1936 r. — roku najniższej produkcji. Spadek działalności stoczni francuskich, wykazującej wprawdzie lekką poprawę od 1936 r. występuje wyraźnie, jeżeli się uprzytomni, że budowały one w 1921 r. — 397.969 trb, a w latach 1926 — 1932 przeciętnie 160 tys. trb.

Sprawozdanie przytacza ostatnie zarządzenie ministra marynarki handlowej, mające na celu unowocześnienie floty francuskiej. Dekret z dn. 2 maja 1938 r. udostępnia armatorom zamówienie (do 1 VIII 1940 r.) 600 tys. trb po cenach światowych. Poza tym armatorzy mogą korzystać z „Crédit Maritime", mającego na celu obniżkę oprocentowania od pożyczek budowlanych.

Państwową pomoc rozciągnięto również i na statki francuskie, budowane z konieczności na stoczniach obcych. W 1938 r. zbudowano

dla Francji na obcych stoczniach przeszło 30 tys. trb. Obecnie przedstawiciele stoczni francuskich zapewniają, że pomimo silnego zatrudnienia budową tonażu wojennego, uda się im do końca 1940 podnieść budowę tonażu handlowego do 100 tys. trb.

Prywatne stocznie francuskie zatrudniały na początku 1939 r. 31 tys. osób wobec 26,7 tys. na początku 1936 r. Stocznie odczuwają brak fachowego personelu, to też szczególną uwagę zwrócono obecnie na wyszkolenie i doszkolenie robotników.



DANIA

WYMIANA TOWAROWA DANII Z ZAGRANICĄ I Z POLSKĄ W I KWART. 1939 R.

Globalne cyfry handlu zagranicznego Danii za pierwsze 3 miesiące b. r. przedstawiają się następująco (w milionach Kd.):

	1938		1939	
	marzec	stycz.-marzec	marzec	stycz.-marzec
Przywóz	154.4	430.0	146.1	404.8
Wywóz	130.0	360.7	131.2	370.7
Nadwyżka przywozu	24.4	69.3	14.9	34.1

Porównując cyfry obu analogicznych kwartałów stwierdzimy zmniejszenie nadwyżki przywozowej w 1939 w porównaniu do okresu roku ubiegłego o 35,2 miln. Kd. Jest to wynikiem przede wszystkim spadku samego przywozu o 25,2 miln. Kd. i równoczesnego zwiększenia się wywozu duńskiego o 10 miln. Kd.

Na skutek zeszłorocznego urodzaju i wprowadzenia w związku z tym ograniczeń przywozowych import zbóż utrzymywał się nadal poniżej normy lat poprzednich. W I kwartale r. b. sprowadzono zboża za 10.7 miln. Kd. (w I kwart. 1938 — 37.6 miln. Kd.). W miesiącu marcu b. r. przywiozła Dania zboża za 2.4 miln. Kd., podczas gdy w tym samym miesiącu r. ub. import wyniósł Kd. 13.3 miln.

Z innych pozycyj przywozu zaznaczyć należy, iż wartość przywiezionej paszy lekko się zmniejszyła i wyniosła w I kwartale br. r. 38.1 miln. Kd. (I kw. 1938 — 39.1). To samo dotyczy importu drzewa, którego przywieziono za 7.6 miln. Kd. (I kw. 1938 — 8.8 miln. Kd.), oraz olejów i tłuszczy za 5.1 miln. Kd. (I kw. 1938 — 7.5). Zwiększeniu uległa wartość przywiezionego węgla, którego Dania importowała w I kw. br. ogółem za 39.9 miln. Kd. (I kw. 1938 — 35.5 miln. Kd.).

W pozycjach wywozu zwiększył się eksport mięsa i bekonów do sumy 109.3 miln. Kd. (w I kw. 1938 — 95.7 miln. Kd.), co jest wynikiem przyznania Danii wyższych kontygentów przywozowych na rynku angielskim. Zwiększyła się również wartość wywozu skór, których wyeksportowano za 5,2 miln. Kd. (I kw. 1938 — 3.8 miln. Kd.). Spadła natomiast wartość eksportu paszy do sumy 2.1 miln. Kd. (I kw. 1938 — 5.5 miln. Kd.), oraz maszyn i aparatów — 10.9 miln. Kd. (I kw. 1938 — 13.2 miln. Kd.).

Największe obroty handlowe posiada Dania z Anglią, które tak w pozycjach przywozu jak i wywozu wykazały w okresie sprawozdawczym spadek. Przywóz z Anglii wyniósł 141.8 miln. Kd. (I kw. 1938 — 167.3 miln. Kd.) wywóz zaś duński na rynek angielski — 190.9 miln. Kd. (I kw. 1928 — 196.1 Kd.).

Obroty handlowe z drugim z kolei partnerem, Niemcami, wykazały w obu pozycjach znaczną zwyżkę. Wartość przywozu z Niemiec wyniosła 105.6 miln. Kd. (I kw. 1938 — 94.5 miln. Kd.), wywozu zaś do Niemiec — 91.4 miln. Kd. (I kw. 1938 — 77.9 miln. Kd.). Obroty te obejmują wymianę łącznie z terenami dawnej Austriio razz Sudetami, lecz bez Czech i Moraw.

Jeżeli chodzi o obroty handlowe w okresie sprawozdawczym między Polską a Danią to tak pozycje wywozu, jak i przywozu wykazują znaczny wzrost w porównaniu do analogicznego okresu ub. r. Przywóz Danii z Polski, obliczony według wartości wyniósł w trzech pierwszych miesiącach br. przeszło 5.5 miln. Kd. (I kw. 1938 — 3.8), co stanowi poprawę o 1.7 miln. Kd. Eksport duński do Polski wyniósł około 2.2 miln. Kd. (I kw. 1938 — 1.8 miln. Kd.), co również wykazuje zwyżkę o 0,4 miln. Kd.

W poszczególnych pozycjach przywozu duńskiego z Polski na uwagę zasługuję wzrost przywozu zboża, którego w kwartale sprawozdawczym importowała Dania za 945.000 Kd. (w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego, kiedy działał nasz zakaz wywozu — (I kw. 1938 — 25 tys. Kd.), dalej wzrost importu drzewa przywiezionego za 530.000 Kd. (I kw. 1938 — 383.000), węgla za 2.525 tys. Kd. (I kw. 1938 — 2.424 tys. Kd.), żelaza i stali za 124 tys. Kd. (I kw. 1938 — 46 tys. Kd.), oraz innych półobrobionych towarów, za 695 tysięcy Kd. (I kw. 1938 — 240 tys. Kd.). Przywóz do

Danii polskiej paszy utrzymał się mniej więcej na tym samym poziomie — 312 tysięcy Kd. Znaczniejszy spadek w przywozie z Polski wykazał jedynie import metali osobno niewymienionych. przywiezionych za 70 tysięcy Kd. (I kw. 1938 — 142 tys. Kd.).

Z pośród pozycji wywozu duńskiego poprawę w okresie sprawozdawczym wykazał eksport surowców przędzalniczych, wywiezionych za sumę 193 tys. Kd. (I kw. 1938 — 60 tys. Kd), dalej wzrósł również wywóz tkanin technicznych i specjalnych do wysokości Kd. 26.000 (I kw. 1938 — 15.000), znaczny jednak wzrost wykazała przede wszystkim pozycja złomu żelaznego, którego wywieziono za 317.000 Kd. (I kw. 1938 — 190.000), maszyn i aparatów za 277.000 Kd. (I kw. 1936 — 182.000 oraz innych półproduktów za 407.000 Kd. (I kw. 1938 — 197 tysięcy). Znaczniejszy spadek wykazał jedynie eksport olejów i tłuszczów za 384.000 Kd. (I kw. 1938 — 448 tysięcy), podczas gdy eksport paszy duńskiej do Polski wykazał stan niezmienny — 290 tysięcy Kd.

LITWA

PROGRAM MORSKI LITWY.

W związku z utratą Kraju Kłapedzkiego wraz z portem Kłajpedą, Litwa wzmożyła ostatnio swe zainteresowania na odcinku morskim. Dowodem tego zainteresowania jest prowadzona budowa nowego portu w Świętej, który początkowo był pomyślany jako port rybacki, jednak zostanie on prawdopodobnie przekształcony na port handlowy.

Ożywiona akcja Litwy, obejmująca owym programem odpowiednią do nowych warunków rozbudowę wybrzeża morskiego, daje prasie litewskiej asumpt do zajmowania się sprawami morskimi w większym, aniżeli dotychczas stopniu. Ciekawe rozważania na ten temat zamieściło ostatnio pismo „XX Amzius“, publikując artykuł prof. Paksztasa o litewskim programie morskim. W artykule tym autor wskazuje na przykłady z historii państw skandynawskich w ub. wieku, dla których straty terytorialne były bodźcem do rozwoju gospodarczego. Litwa po stracie Kłajpedy utraciła 70 km wybrzeża zachowując jedynie 21 km. Morskie nastawienie narodu nie jest jednak zależne od długości wybrzeża a przede wszystkim od tego, jak ten brzeg zostanie wykorzystany dla żeglugi, rybołówstwa, przemysłu itd.

„Mylna jest opinia — pisze prof. Paksztas — że zadusimy się bez Kłajpedy, jak bez płuc“ Ta strata jest dla naszego narodu niewątpliwie ciosem. Niektórzy z sąsiadów chcieliby może planowo wmówić w nas, że należy skupić całą uwagę na utracony kraj. Bylibyśmy jednak naiwni, grybyśmy ich usłuchali. Całą uwagę i całą energię należy zwrócić na te ziemie, które posiadamy, a w pierwszym rzędzie na wybrzeże morskie“.

Prof. Paksztas proponuje następujący program:

1) Cały nieruchomy majątek objęty pasem 10 kilometrowym nad wybrzeżem winien przejść w ręce litewskie.

2) W strefie ujścia rzeki Świętej należy wywłaszczyć kilkanaście kilometrów kwadratowych ziemi pod budowę rdzennie litewskiego miasta.

3) Budowa nowoczesnego portu rybackiego winna postępować w tempie przyśpieszonym.

4) Tonaż litewskiej marynarki handlowej powinien być stopniowo zwiększony do 60 tys. ton brutto.

— — —

Według doniesień prasy litewskiej, pod koniec czerwca br. bawili w Kownie przedstawiciele wielkiego koncernu zagranicznego, który interesuje się budową portu u ujścia rzeki Świętej.

SYTUACJA NA RYNKU DRZEWNYM W 1938 R.

Sytuacja na rynku drzewnym Litwy uległa w r. 1938 pogorszeniu. Zwiększył się coprawda zbyt materiałów drzewnych w kraju, wywóz jednak znacznie spadł w porównaniu z r. 1937, bo o 8 mil. Litów.

Wywóz drzewa i materiałów drzewnych z Litwy w latach 1938 i 1937 przedstawia się następująco:

	1938		1937	
	1 000 t.	mil. Lit.	1 000	mil. Lit
Papierówka	43,9	2,18	71,1	3,6
Dąb	1,07	0,13	4,8	0,5
Jelon	12,94	1,14	21,4	1,8
Sosna	—	—	8,4	0,2
Jodła	0,05	0,004	4,6	0,2
Inne drewno	12,09	1,02	—	—
Deski	93,56	12,32	115,0	16,8
Celuloza	49,93	12,73	68,6	14,8
Dykta i wyroby drzewne	37,28	4,49	6,3	4,2
Razem		34,01		42,1

Odbiorcami litewskiego drewna były: Anglia na kwotę 13,2 mil. Lit., Niemcy — 6,1 mil., Holandia 2,9 mil. oraz Belgia 1,7 mil. Lit. Celulozę zakupiły: Francja za 3,1 mil. Lit. oraz Stany Zjednoczone za 2,7 mil. Lit.

Co do kampanii drzewnej w r. 1939 na razie nic konkretnego przewidzieć nie da się. Wobec stałego spadku stanu zalesienia Litwy coraz częstsze są głosy, nawołujące do wprowadzenia szeroko zakrojonej ochrony lasów. Należy przeto liczyć się ze spadkiem wywozu drewna litewskiego. Dzięki zakupom drzewa w Polsce sytuacja ulegnie częściowo złagodzeniu, mimo to należy liczyć się z dalszym ograniczeniem wywozu niektórych asortymentów, zwłaszcza okrąglaków.

TOWARY ZWOLNIONE OD ZAKAZÓW PRZYWOZU.

Ministerstwo Skarbu w porozumieniu z Ministerstwem Przemysłu i Handlu zarządziło okólnikiem z dn. 13 VI 1939 r. (Okólnik C 202 L. D. IV. 16590/3/39 — Dz. Urz. Min. Sk. Nr. 16/1939 poz. 376), aby sprzedaż w drodze przetargu, z powodu nieuiszczenia należności celnych w przepisanym terminie, towarów, które zostały zwolnione lub mogły być zwolnione od zakazu przywozu na podstawie § 27 ust. 1 przepisów wykonawczych do prawa celnego (Na podstawie § 27 ust. 1 przepisów, urzędy celne mogą zwalniać od ograniczeń przywozowych i wywozowych: a) nadwyżki wagi towarów do wysokości 5% lub 10% ponad wagę oznaczoną w pozwoleniu przywozu; b) przedmioty stanowiące uzupełnienie towarów podstawowych, na które opiewa pozwolenie w granicach 5% lub 10 % wagi podstawowego towaru, oznaczonej w pozwoleniu przywozu; c) towary nadsyłane w przesyłkach pocztowych i lotniczych przeznaczone do osobistego użytku, w granicach do 500 gr; d) przedmioty przewożone w niewielkich ilościach przez podróżnych; e) towary w drobnych ilościach stanowiące część składową lub uzupełnienie towarów, nie podlegających ograniczeniom przywozowym, jeżeli są przywożone jednocześnie z towarami podstawowymi; f) towary w drobnych ilościach, podlegające ocleniu, a znajdujące się w przesyłkach z towarami zwalnianymi od cła; g) próby towarów pobierane po raz pierwszy; h) towary w ilości do 2 kg nadsyłane w darze jako przesyłki pocztowe lub lotnicze), była dokonywana bez warunku przedstawienia pozwolenia na prawo przywozu lub wywiezienia towaru za granicę.

Jednocześnie Ministerstwo Skarbu wyjaśniło, iż używane rowery, gramofony i radioaparaty, zdeponowane w pojedyńczych sztukach w ruchu podróżnych w trybie przewidzianym w §22 ust. 10 przepisów wykonawczych do prawa celnego, a nie podjęte w wyznaczonym terminie, mogą być sprzedawane w drodze przetargu również bez warunku dostarczenia pozwolenia przywozu lub wywiezienia za granicę, a to stosownie do § 217 ust. 4 przepisów wykonawczych do prawa celnego.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU CUKRU W NORWEGII.

Możliwości zbytu cukru polskiego na rynku norweskim mają widoki polepszenia. Jak dotąd największymi dostawcami cukru były firmy angielskie i czeskie, obecnie eksport z dawnej Czecho-Słowacji jest prawie wstrzymany, a Anglia rzekomo ma trudności w pokryciu zapotrzebowania. Według posiadanych informacyj ostatnio wielcy importerzy musieli poszukać zakupu w St. Zjedn. A. P.

Dla orientacji przytacza się następujące dane statystyczne, dotyczące importu cukru w 1937 r.:

Kraj	Kostka	Cukier miałki
	w tonach	
Belgia i Luxemb.	437	1.338
Holandia	248	4.923
Polska i Gdańsk	—	630
Z. S. R. R.	—	307
Wielka Brytania	3.331	39.208
Szwecja	48	—
Czechosłowacja	10.069	28.416
U. S. A.	—	593
Indie Hol.	—	810
Inne kraje	59	495
Razem	14.192	76.719

Przeciętna cena cif port norweski cukru spro wadzonego w 1937 r. wyniosła kor. 0.20 zą 1 kg kostki i kor. 0.16 za 1 kg cukru miałkiego. Stawka celna wynosi kor. 0.20 od 1 kg cukru (kostki i miałkiego). Do cła obliczonego na podstawie powyższej stawki dochodzi 65% tytułem tymczasowych dodatków celnych.

Wedle ostatnich notowań giełdy w Oslo (dnia 19. V) ceny hurtowe wynoszą obecnie: za 100 kg cukru miałkiego kor. 61.50 — 62.50, za 100 kg kostki kor. 68.50.

SYTUACJA NA RYNKU CUKRU I EKSPORT Z POLSKI.

Konsumcja europejska cukru według F. O. Licht'a przedstawia się — w tonach metr. wart. cukru surowego — jak następuje:

	marzec		wrzesień-marzec	
	1939	1938	1938/39	1937/38
Niemcy	181.190	141.843	1.322,256	1.092 530
Czechy i Morawy	27.580	31.649	213.488	223.808
Słowacja	—	—	—	—
Węgry	14.164	8.794	79.582	58 771
Francja	79.370	81.193	653.172	616.926
Belgia	31.319	33.423	134.494	151.520
Holandia	28.638	33.639	199.603	198.932
Szwecja	24.914	20.319	172.137	165.830
POLSKA	51.435	40.764	274.122	242.138
Włochy	38.777	35.917	235.329	221.426
Rumunia	14.505	11.244	76.392	64.099
Bułgaria	2.970	2.760	17.975	17.297
Anglia	231.923	246.069	1.364.388	1.373.611
	716.785	687.614	4.742.938	4.426 898

Z powyższego wynika, że konsumcja: w marcu 1939 r. wobec marca 1938 r. zwiększyła się o 29,171 ton, czyli o 4,24%, oraz że w okresie wrzesień/marzec kamp. 1938/39 wobec tegoż okresu kampanii poprzedniej zwiększyła się o 316.040 ton, tj. o 7.14%.

Jeśli chodzi o sytuację na rynku międzynarodowym, to zaznaczyć należy, że silna zwyżka notowań cukru, jaka nastąpiła na giełdzie londyńskiej z początkiem maja r. b., była następstwem ujawniającego się braku cukru gotowego. Powiększenie w ciągu maja przez

Komitet Wykonawczy Międzynarodowej Rady Cukrowniczej kwot eksportowych dla niektórych państw, wpłynęło uspokajająco na sytuację giełdową. Czerwcowe posiedzenie Rady będzie miało wpływ na kształtowanie się przyszłej kampanii w związku z planami podziału kwot na okres 1939/40.

Eksport cukru z Polski kształtował się w maju r. b. następująco:

Do	Wywóz cukru białego w tonach metr. maj 1939 r.	maj 1938 r.
Estonii	550	470
Finlandii	1.000	4.466
Francji	2.250	30
Włoch	275	155
Grecji	—	2.100
Norwegii	10	472,5
Szwecji	10	—
bez określ. kier.	11	15

Cukru surowego pierwszego rzutu wywieziono do Anglii w maju r. b. 750 ton metr.

PRZEPISY O IMPORCIE SZYNEK W GRECJI.

Import szynek podlega ścisłej reglamentacji. Pewne firmy otrzymują semestralne pozwolenia przywozu kilku artykułów, wymienionych w udzielonych im „livert d'importation". Pozwolenie takie upoważnia do przywozu szampana, bądź też szynki, bądź też kilku innych artykułów, zależnie od wyboru danego importera. Nazywa się to „dinamikotis". Prócz tego szynkę można sprowadzić z krajów, których udzielono „kathipervasi", tj. specjalny kontyngent z tego tytułu, że mają one z Grecją bilans handlowy pasywny. Takie dodatkowe pozwolenia są udzielane tym krajom na ogólną sumę drachm 1.200.000 semestralnie. Poszczególni importerzy oczywiście w pierwszym rzędzie sprowadzają szynkę z krajów, którym udzielono „kathipervasi", wykorzystując „livret d'importation" na inne artykuły, a przede wszystkim szampan, dający im większe zarobki.

Szynka polska importowana jest do Grecji w ramach przysługującego Polsce kontyngentu, w myśl umowy handlowej z dnia 31 III 39.

PRZEPISY O STWIERDZANIU POCHODZENIA TOWARÓW PRZY ODPRAWIE CELNEJ.

Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dn. 3 VI 1939 r. (Okólnik C 198 L. D. IV. 15107/3/39 — Dz. Urz. Min. Sk. Nr 15/1939 r.) wprowadziło sprostowanie do tekstu swego okólnika z dn. 15 IV 1939 r. (Okólnik C 191 L. D. IV 11908/3/39 — Dz. Urz. Min. Sk. Nr 10/1939 poz. 240; patrz G. S. I. Nr 22 z 1939 r. str. 3) w sprawie stwierdzania kraju pochodzenia towarów przy odprawie celnej.

Na skutek tego sprostowania, posiadającego istotne znaczenie, należy w Nr 22 G. S. I. z 1939 r. na str 3, w podanym tam przedstawieniu zmian — które zaszły w przepisach o stwierdzaniu kraju pochodzenia towarów dzięki ukazaniu się zarządzenia Ministra Skarbu z dn. 1 IV 1939 r. — zastąpić treść punktu 5) brzmieniem następującym:

„5) zniesiono obowiązek przedkładania podwójnych świadectw pochodzenia w przypadkach, gdy towary pochodzące z danego kraju zostały przed przywiezieniem do polskiego obszaru celnego uszlachetnione w kraju trzecim, w stopniu nie powodującym zmiany ich krajowości (§ 10 okólnika); obecnie w tych przypadkach wystarcza przedstawienie jednego świadectwa pochodzenia, wystawionego zgodnie z ogólnymi zasadami".

WYDAWANIE ODPISÓW KWITÓW CELNYCH.

Okólnikiem z dnia 13 VI 1939 r. Ministerstwo Skarbu zarządziło, aby urzędy celne przy wydawaniu odpisów kwitów celnych (§ 52 przep. wyk. do prawa celnego) zamieszczały na pierwszej stronie odpisu oprócz wzmianki: „Odpis. Jako dowód celny nie służy" również adnotację „Nie służy do celów dewizowych".

PRZEKAZYWANIE ZREWIDOWANYCH TOWARÓW DO INNEGO URZĘDU CELNEGO.

W myśl § 208 ust. 1 przepisów wykonawczych do prawa celnego (Tekst jednolity ogłoszony jako załącznik do Dz. Urz. Min. Sk. Nr 35/1938), towary zagraniczne zrewidowane mogą być przekazane do innego urzędu celnego celem uiszczenia należności celnych i innych.

Przy stosowaniu tego przepisu powstały wątpliwości, czy może być przekazana do innego urzędu celnego celem uiszczenia należności celnych i innych wyłącznie całość towaru zrewidowanego według danego zgłoszenia celnego, czy też może być przekazana również część tego towaru.

W związku z tym Ministerstwo Skarbu w okólniku z dn. 10 VI 1939 r. (Okólnik C. 199 L. D. IV. 6365/3/39), wyjaśniło, iż w trybie § 208 ust. 1 przepisów wykonawczych do prawa celnego przekazaniu powinna podlegać w zasadzie tylko całość towaru zrewidowanego według danego zgłoszenia celnego, zwłaszcza że strona w myśl § 36 ust. 4 tychże przepisów ma możność, stosownie do potrzeby rozdzielenia towarów wymienionych w jednym dokumencie przewozowym na kilka zgłoszeń celnych. Przekazanie części towaru zrewidowanego według danego zgłoszenia celnego powinno być zatem ograniczone tylko do przypadków wyjątkowych i zasługujących na szczególne uwzględnienie, przy przy czym przy tego rodzaju przekazywaniu powinien być zachowany następujący tryb postępowania:

1) na część towaru przekazywanego do innego urzędu celnego celem uiszczenia należności celnych i innych urząd celny nadawczy wypisuje pokwitowania częściowego uiszczenia należności celnych według wzoru Nr 8 do

§ 51 ust. 3 przepisów wykonawczych do prawa celnego;

2) na odwrotnej stronie wszystkich egzemplarzy wypisanego pokwitowania (pkt. 1) urząd celny umieszcza dodatkowo następujące dane: a) kraj pochodzenia towaru, b) kraj z którego towar wysłano bezpośrednio do polskiego obszaru celnego, c) rodzaj przewozu (drogą lądową, drogą powietrzną, drogą morską z zagr. portu nadania.... bez przeładunku z przeładunkiem w porcie....., d) datę dostarczenia towaru do granicznego urzędu celnego, e) datę złożenia przez stronę zgłoszenia celnego, f) datę ustalenia wyniku rewizji, g) wyszczególnienie dołączonych do zgłoszenia celnego dokumentów, h) wyszczególnienie brakujących do dokonania odpraw dokumentów;

3) do egzemplarza A wypisanego pokwitowania (pkt. 1) urząd celny nadawczy dołącza potwierdzone odpisy deklaracji celnej nadawcy, oraz wszystkich dokumentów dołączonych do zgłoszeń celn.; odpisy tych dokumentów powinny być sporządzone kosztem i staraniem strony; przy potwierdzaniu zgodności odpisów urząd celny czyni na nich adnotację, stwierdzającą do jakiej ilości towaru mogą być zastosowane;

4) dalszy tryb postępowania urząd celny nadawczy stosuje według właściwych przepisów instrukcji manipulacyjnej (Dz. Urz. Min. Sk. Nr 5/1935 § 34 ust. 1) z odpowiednimi zmianami.

ZNIŻKI CELNE I ZWOLNIENIA OD CŁA NA NIEKTÓRE TOWARY.

Komitet Przewozowy R. H. Z. został upoważniony przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu do opiniowania i przedkładania bezpośrednio Ministerstwu Skarbu podań o pozwolenie na zastosowanie zniżki celnej lub zwolnienia od cła na następujące artykuły:

śledzie solone (poz. 117), tran do utwardzania (poz. 216), sok winogronowy (poz. 236), szampan ,poz. 282).

Podania załatwiane w t. zw. trybie regionalnym będą przez właściwe izby przemysłowo-handlowe odsyłane do Komitetu Przewozowego celem zaopiniowania, a następnie do Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

DARY NA FUNDUSZ OBRONY NARODOWEJ OD CUDZOZIEMCÓW.

Wobec licznych wniosków, składanych w imieniu cudzoziemców, Komisja Dewizowa zezwoliła generalnie bankom dewizowym na wykonywanie dyspozycyj cudzoziemców lub ich pełnomocników, dotyczących:

1) wypłaty sum: a) znajdujących się na zablokowanych rachunkach cudzoziemców — zleceniowców lub przesłanych przez nich z zagranicy w banknotach polskich; b) pochodzących ze sprzedaży papierów procentowych i dywidendowych, znajdujących się w depozycie cudzoziemców-zleceniodawców lub przesłanych z zagranicy — po dokonaniu ich sprzedaży, na którą w powyższym celu Komisja Dewizowa również zezwoliła; 2) wydania papierów procentowych i dywidendowych oraz kuponów od takich papierów, znajdujących się w depozytach cudzoziemców-zleceniodawców, lub przesłanych z zagranicy na rzecz Funduszu Obrony Narodowej jako darów przekazanych przez tych cudzoziemców.

NALEŻYTE WYPEŁNIANIE ZAŚWIADCZEŃ WALUTOWYCH.

Ministerstwo Skarbu stwierdziło, że niektóre urzędy celne dokonują odprawy celnej wywozowej towarów na podstawie zaświadczeń walutowych nie zaopatrzonych w pieczęć i podpis instytucji, która doręczyła eksporterowi zaświadczenie.

Wobec tego Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dn. 29 IV 1939 r. (Okólnik C 194 LD. IV. 1049/3/39 — Dz. Urz. Min. Sk. Nr 12/1939 poz. 297), przypominając swój okólnik z dn 30 XI 1936 r. (Okólnik LD. IV. 28021/3/36 — Dz. Urz. Min. Sk. Nr 33/1936 poz. 993). zwróciło uwagę urzędów celnych, że brak podpisu i pieczęci instytucji doręczającej zaświadczenie walutowe stanowi istotny brak, powodujący nieważność zaświadczenia, a przez to niemożność dokonania odprawy wywozowej.

Eksporterzy winni sprawdzać czy doręczane im zaświadczenia walutowe są należycie wypełnione.

POPIERANIE EKSPORTU W ANGLII I FRANCJI.

W ostatnich latach Anglia i Francja czynią duże wysiłki dla poparcia własnego eksportu szczególnie w drodze udzielania kredytów wywozowych lub gwarancji państwowej dla eksporterów.

W dziedzinie kredytów eksportowych rząd angielski zapewnił sobie możliwości interwencji pozostawiając inicjatywie prywatnej troskę o zdobywanie rynków i rozwój handlu zagranicznego.

Urząd Kredytu Eksportowego (Export Credit Departament) stworzony w 1926 r. ma za zadanie stałe przystosowanie się do potrzeb eksportu angielskiego. Działalność jego polega na obronie eksportera angielskiego przed niewypłacalnością dłużników zagranicznych i ułatwia mu zawarcia transakcji, oraz ocenia ryzyka na podstawie doskonałej znajomości rynków zagranicznych i warunków ekonomicznych na rynkach zbytu.

Z drugiej strony, aby pobudzić eksporterów do ostrożności Urząd pozostawia im pewien udział w ryzyku i zabezpiecza wartość eksportu tylko do 75%. Ubezpieczenie na wypadek wojny pokrywa państwo w 80%.

We Francji pomoc rządowa miała początkowo na celu przede wszystkim poparcie eks-

portu towarów francuskich przez wyrównanie ich ceny do poziomu, umożliwiającego konkurencję na rynkach zagranicznych. Ubezpieczenie na wypadek niewypłacalności dłużników udzielane początkowo przez prywatne instytucje kredytowe zostało w 1928 uzupełnione pomocą rządową. W 1938 ułatwiono eksporterom uzyskanie kredytu państwowego do 80% wartości towaru wywiezionego, na podstawie dokumentów stwierdzających zawarcie transakcji z nabywcą zagranicznym. Nadto zastosowano cały szereg ulg podatkowych dla kupców eksportujących.

Skutkiem tej akcji było polepszenie się sytuacji handlu zagranicznego we Francji, a wskaźnik wywozu wzrósł z 15—25% od października 1938 do marca 1939.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 CZERWCA 1939 ROKU.

AFRYKA POŁUD. ZACH. Został ograniczony import siana i słomy, nawet w formie opakowania, podobnie jak to ma miejsce w Unii Poł. - Afryk.

EGIPT. Dekret z dnia 4 maja br. ustanawia cła wywozowe w wysokości 10 ŁE. od tony na nast. artykuły: łom żelazny, odpadki ze stopu żelaza, stal, nikiel, sztaby żel., rury, żelazo, odpadki miedzi.

EIRE (W. P. Irlandia). Ostatnio rząd wydał nowe rozporządzenie celne, dotyczące poz. tar. 272/1. Zmiana, która weszła w życie z dniem 31. V. 39 polega na tym, że cło na towary płócienne, bawełniane — impregnowane nie zostanie podwyższone.

W taryfie celnej Irlandii zostały dokonane b. istotne miany. Szereg stawek celnych uległo podwyższeniu, niektóre cła zostały w ogóle zniesione, i wreszcie wprowadzono szereg nowych stawek.

EKWADOR. W dn. 10. III. 39 weszło w życie rozporządzenie, na mocy którego towary z krajów, z którymi bilans handlowy kształtuje się dla Ekwadoru niekorzystnie — obciążone zostały dodatkiem celnym do wys. 75%.

Obecnie wyznaczono dodatek celny w wys. 50% na towary pochodzące z następujących krajów: Sudan, Angielski, Arabia, Borneo, Indie Bryt., Bułgaria, Ceylon, Chiny, El Salvador, Estonia, Irak, Jawa, Kanada, Norwegia, Portugalia, Z. S. R. R., Szwecja, Szwajcaria, Węgry.

Generalne Dyrekcja Ceł będzie ściśle ustalać pochodzenie towaru.

FRANCJA. Generalna Dyrekcja Celna wyjaśnia, że świadectwa pochodzenia wystawianie przez zagraniczne Izby Przem.-Handlowe winny być legalizowane przez przedstawicielstwa konsularne czy dyplomatyczne. Co się zaś tyczy świadectw pochodzenia, wystawionych przez urzędy celne to są one od legalizacji zwolnione.

GRECJA. Rozporządzenie Ministrów Gospodarki i Finansów pozwala na przywóz melasy wartości 25 tys. Ł.

Rozporządzenie Ministra Finansów rozszerza dotychczasową kwotę importową na opony i węże gumowe sprowadzane z krajów clearingowych w wypadku, jeśli przywóz z tych krajów nie jest uzależniony od pozwolenia Banku Greckiego.

Minister Gospodarki i Finansów wydał rozporządzenie dotyczące importu aparatów radiowych. W myśl tego zarządzenia w 2-gim semestrze przywozowym roku 1939 kontyngenty na przywóz aparatów radiowych zostaną rozdzielone w ten sposób, że ¼ dotychczasowej kwoty obejmie import aparatów wyższych gatunków, ¾ zaś zostanie przeznaczone na przywóz odbiorników tanich.

Na mocy rozporządzenia Ministra Gospodarki i Finansów, węgiel drzewny i pył z węgla drzewnego został przeniesiony z listy importowej B na listę D; import wspomnianych artykułów został uzależniony od uzyskania pozwolenia przywozowego Ministerstwa Gospodarki.

HISZPANIA. Ustalony został na drugą dekadę czerwca 1939 r. mnożnik celny w wys. 194,07 pesetów.

INDIE BRYTYJSKIE. Ostatnio została przeprowadzona rewizja stawek celnych ochronnych; zmiany weszły w życie z dniem 1. IV. 39:

Nr. tar.	Nazwa towaru	Stawka ochronna	Okres trwania stawki ochronnej
28 (5)	chemikalia: chlorek magnezu	12 annas od cwt. lub 25% ad val.	31 3 46
43	masa drzewna	25% a val. lub 30 rupij od 1 t.	31.3.42
44	Papier do pisania: a) liniowany lub drukowany (również papier listowy) koperty, książki rachunkowe	25% ad val. lub 9 pie od lb.	31.3.42
	Wszelkie inne rodzaje	9 pie od lb.	
45 (1)	Książki drukowane, również okładki do książek, mapy i plany . .	wolne	

INDIE HOENDERSKIE. Zostało przedłużone licencjonowanie przywozu wyrobów metalowych do 26 V. 40, przytem ustalono następujące nowe kontyngenty ogólne:

a) Nr. statyst. 695 i 696 (żelazo obręczowe) 2 miln. kg brut.,

b) Nr. statyst 697 (żelazo betonowe) 15 miln kg brutto,.

c) Nr. statyst. 723 — 725 (gwoździe) 17.2 miln. kg brutto.

KANADA. Z dniem 15 VIII 39 wejdą w życie przepisy, na mocy których władze celne kanadyjskie będą dokonywały odprawy celnej wówczas, o ile z dokumentów będzie można ustalić dokładnie kraj pochodzenia towaru.

NOWA ZELANDIA. Departament celny dokonał zmiany poz. 184 tar. nowo-zelandzkiej:

ubiory damskie (robe sets) wykonane z materiałów gładkich lub ozdobnych oraz części ubrań jak bluzki 20% a. val. (stawka preferencyjna) i 45% a. val. (stawka ogólna).

NORWEGIA. Okólnik departamentu Finansowo-Celnego z 18 III 39 unieważnia zwolnienie od cła importu traktorów — pługów i traktorów — bron. Rozporządzenie powyższe ma na celu ochronę produkcji rodzimej.

PARAGWAJ. Na podstawie rozporządzenia z dnia 2 VI 39 została wprowadzona w Paragwaju kontrola importu. Dozwolony jest przywóz tylko tych towarów, na które władze Paragwaju dadzą pozwolenia importowe. Dla towarów załadowanych przed dniem 2 VII 39 reglamentacja stosowana nie będzie.

UNIA POŁ. - AFRYK. Dnia 15 V 39 został zgłoszony przez Radę Parlamentarną projekt dotyczący zmian dotychczasowych stawek celnych. W związku z tym należy zaznaczyć, że podwyżki ceł weszły w życie natychmiast, zniżki zaś wymagają aprobaty całego parlamentu. Poniżej zamieszczono bardziej interesujące zmiany:

Nr tar.	Nazwa towaru	Stawki celne: miara	Najniższa	Pośred.	Najwyższa
4(c)	Skóry cielęce o wadze ponad 35 lb sztuka solone	ad val.	20%	20%	20%
61 (a)	Koce i pledy, szale z bawełny lub z mieszaniny wełny z bawełną, o zawartości bawełny ponad 75%	od lb lub ad val.	1 sh 25%	1 sh 25%	1 sh 25%
65 (c)	Koszule sportowe (kołnierze przyszyte) wykonane nie z jedwabiu ani naturalnego ani sztucznego	ad val. lub od sztuki	25% 1 sh9d.	35% 1 sh9d.	25% 1sh9d.
65 (e)	Gotowe kostiumy damskie i ubrania	ad val. lub od sztuki	15% 2 sh	15% 2 sh	15% 2 sh
84 (I)	Urządzenia kąpielowe z metalu, porcelany, czy szkła — emaliowane: a) wanny emaliowane od wewn. długie do 5 stóp i 6 cali długie do 5 stóp i 8 cali	od sztuki od sztuki	6— 8—	6— 8 -	6— 16—
134 (e)	Łączniki z żelazalanego od 100 lb		wolne	5 -	10—
134 (VIII)	Łączniki z nowego żelaza kowalnego od 100 lb		wolne	3sh3d.	6sh6d.
	Dykty olchowe i brzozowe do 3 mm grub.	1sh3d.	1sh3d.	1sh3d.	6sh3d.

Pozatym uległy zmianom pozycje obejmujące niektóre wyroby szklane, jak butelki różnego rodzaju, farby, szczotki, artykuły drewniane itd.

WENEZUELA. Pozycja tar. celnej 263 c. otrzymała obecnie nowe brzmienie:

„flaszki ze szkła, również z zamknięciem" — 0.24 bolivara od 1 kg brutto. Dotychczas stawka celna była dwukrotnie wyższa.

WIELKA BRYTANIA I PÓŁN. IRLANDIA. Z dniem VI 39 import mleka skondensowanego został uzależniony od przedłożenia dokumentów władzom celnym:

a) licencji uzyskanej w Board of Trade,

b) certyfikatu wystawionego przez Board of Trade.

Nowe rozporządzenie dotyczy mleka i śmietany.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Bliższe informacje w poniższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Naczynia fajansowe. Firma z Beyrutu interesuje się w szczególności importem białych talerzy bez deseni, nawiąże kontakt z producentami P/15358/65/ID.

Części metalowe. Firma angielska nawiąże kontakt z producentami części metalowych do szpadli używanych w Afryce t. zw. „Kaffir Picks" celem reeksportu. P/14663/44/ID.

Przedstawicielstwo. Firma norweska pragnie uzyskać przedstawicielstwo fabryki wyrabiającej stalowe wężownice o grubości stali 3-4mm i średnicy wewnętrznej 38-48 mm. P/14997/44/ID.

Szkło. Firma kanadyjska interesuje się importem tanich wszelkiego rodzaju naczyń szklanych codziennego użytku. P/15871/63/ID.

Wódka. Firma chińska pragnie nawiązać kontakt z producentami wódki. P/14924/32/ID.

Artykuły chemiczne. Istnieje możliwość zbytu na rynku szwajcarskim kwasu siarkowego stężonego 96%, siarczku węgla i soli glauberskiej. P/16284/47/ID.

Porcelana elektrotechniczna. Firma angielska nawiąże kontakt z producentami porcelanowych powietrznych wyłączników i bezpieczników. P/16047/50/ID.

Płyty kauczukowe. Firma francuska interesuje się importem płyt kauczukowych na podeszwy gumowe. P/15315/54/ID.

Chemikalia. Firma kanadyjska pragnie importować z Polski azotan ołowiu (saletra ołowiana). P/47/ID.

Przedstawicielstwo. Firma angielska pragnie uzyskać przedstawicielstwo eksporterów kleju kostnego na rynki zamorskie. P/16308/47/ID.

Maszyny. Firma z Johannesburga interesuje się importem maszyn potrzebnych do produkcji imitacji linoleum z surowej tektury. P/15990/40/ID.

Cerata. Firma urugwajska interesuje się importem powyższego artykułu. P/16155/46/ID.

Toluol. Firma turecka interesuje się importem totuolu. P/16534/45/ID.

Różne. Firma agenturowa w Adenie interesuje się importem z Polski nast. artykułów: naczyń alum., glinianych, emaliowanych, szkła stołowega, wyrobów nożowniczych, mebli giętych, cementu, artyk. włókienniczych, obuwia, soli anilinowej i naftaliny. E/15676/4E/H.

Wyroby włókiennicze. Firma agenturowa w Chinach interesuje się importem z Polski różnych artyk. włókienniczych. E/1494/4K/H.

Chemikalia. Firma agenturowa w Kanadzie interesuje się importem z Polski artykułów chemicznych. E/14552/47/H.

Zioła lecznicze. Firma agenturowa w Kanadzie interesuje się importem z Polski ziół leczniczych. E/14536/37/H.

Galanteria. Firma importowa w Kanadzie interesuje się zakupem w Polsce sztucznej biżuterii i wyrobów galanteryjnych. E/12732/9/H.

Farby mineralne. Firmy swedzkie nawiążą kontakt z producentami. P/15360/47/ID.

SPRAWY PODATKOWE

UJAWNIANIE NAZWISK KLIENTÓW W KSIĘGACH HANDLOWYCH.

Najwyższy Trybunał Administracyjny w motywach wyroku z dnia 24 II 1939 r. L. Rej. 6423/35 ustalił następujące zasady:

1. Przyjmowanie do przemiału zboża od drobnych klientów, tak samo jak transakcje drobnej sprzedaży w sklepie lub przyjmowanie napraw czy innych drobnych robót od przygodnych klientów przez rzemieślników, nie wymaga ujawnienia w księgach nazwisk tych klientów.

2. Prowadzenie księgi magazynowej, obejmującej tak zapasy własne jak i depozyty obce, nie jest wymagane przez prawo ani prawidła księgowości; ujawnienie zapasów własnego towaru w księdze głównej, a depozytów obcych w wykazach jako pozycyj pozabilansowych wystarcza do zobrazowania całokształtu majątku i interesów przedsiębiorstwa.

PROWADZENIE KSIĄG HANDLOWYCH.

Według poglądu N. T. A. wyrażonego w motywach wyroku z dnia 25 I 1939 r. L. Rej. 3741/35 prowadzenie odrębnej kasy w filii przedsiębiorstwa uzasadnia zupełnie prowadzenie odrębnej pomocniczej książki kasowej dla tego zakładu i przenoszenie wpisów z tej książki pomocniczej do ksiąg zakładu głównego nie musi się odbywać w jakichś ściśle określonych terminach, a w każdym razie nie ma podstawy w prawidłach buchalterii do wyprowadzania zasady, iż przenoszenie takie ma się odbywać codziennie i to w odniesieniu do wpisów z tego samego dnia.

SPRAWY SOCJALNE

NATYCHMIASTOWE ROZWIĄZANIE UMOWY O PRACĘ.

Art. 32 rozporządzenia o umowie o pracę pracowników umysłowych (Dz. U. R. P. Nr 35/1928 poz. 323), upoważnia pracodawcę do niezwłocznego rozwiązania umowy z winy pracownika, wyliczając przypadki w których rozwiązanie to może nastąpić.

W związku z powyższym Sąd Najwyższy Izby Cywilnej orzeczeniem z dn. 22 XII 1938 r. L. C. II. 1314/38 orzekł, iż:

„Stwierdzenie przez komisję kontrolną nieścisłości i niejasności w pracy buchalteryjnej pracownika, które dało Prokuraturze dostateczną podstawę do wniosku o wszczęcie śledztwa i aresztowanie pracownika, a sędziemu śledczemu i sądowi do uwzględnienia tych wniosków — stanowi dla pracodawcy w danym momencie dostateczną podstawą do natychmiastowego rozwiązania z pracownikiem umowy o pracę, w myśl art. 32 rozporządzenia o umowie o pracę pracowników umysłowych, chociażby później w toku dalszego postępowania karnego pracownik został nawet uniewinniony“.

SPRAWY KOMUNIKACYJNO-TARYFOWE

KOLEJOWE KURSY WALUT.

Kursy walut zagranicznych, według których kolej przerachowuje kwoty wyrażone w obcych walutach, a uiszczone w walucie krajowej (kurs przeliczenia), są następujące:

Za 1 dolar złoty — 8.92 złote, za 1 dolar St. Zjed. Am. Półn. — 5.33 zł, za 100 franków francuskich — 14.15 zł, za 100 franków belgijskich — 120.00 zł, za 100 franków złotych — 172.00 zł, za 100 guldenów gdańskich — 100.00 zł, za 100 koron czeskich — 18,35 zł, za 100 koron duńskich — 111.50 zł, za 100 koron norweskich — 125,50 zł, za 100 koron szwedzkich — 129.90 zł, za 100 lei rumuńskich — 3.95 zł, za 100 koron włoskich 28,15 zł, za 100 litów litewskich — 89.50 zł, za 100 marek niemieckich —

214.00 zł, za 100 szylingów austriackich — 100.00 zł. za 100 dynarów jugosłowiańskich — 12.35 zł, za 100 pengö złotych — 137.00 zł i za 100 florenów holenderskich — 287.00 zł.

Kursy po jakich kolej przyjmuje zapłatę w obcej walucie (kurs przyjmowania) obowiązują obecnie następujące: Za 100 zł — 11,22 dolarów złotych, 19 dolarów St. Zjed. Am. Półn., 715.00 franków francuskich, 565 franków belgijskich, 84.50 franków szwajcarskich, 100 guldenów gdańskich, 555.00 koron czechosłowackich, 2600.00 lei rumuńskich, 362.00 lirów włoskich, 112.50 litów litewskich, 47.75 marek niemieckich, 102 szylingów austriackich 58.20 franków złotych, 835.00 dynarów jugosłowiańskich.

ULGI TARYFOWE NA TOWARY DO ZAOPATRYWANIA STATKÓW MORSKICH.

Z dniem 10. VII. 1939 r., § 9 Tar. Tow. Cz. II/3B uzupełniono przepisem następującym:

„Towary przeznaczone na własne potrzeby statków obrotu zamorskiego uważa się jako towary, wywiezione poza granice polskiego obszaru celnego“. Przepis ten daje możność korzystania z ulgowych taryf portowych.

USPRAWNIENIE POCZTY LOTNICZEJ.

Posługiwanie się pocztą lotniczą w stosunkach handlowych z krajami pozaeuropejskimi staje się coraz bardziej powszechne. Fakt ten zasługuje na podkreślenie i dowodzi, że eksporterzy doceniają znaczenie szybkiego porozumienia się z odbiorcami, co jak wiadomo, decyduje często o dojściu lub niedojściu do skutku transakcji. Posługujący się pocztą lotniczą kupiec wyprzedza w swych kontaktach handlowych tych, którzy posługują się pocztą zwykłą. Ma to specjalne znaczenie w stosunkach z krajami zamorskimi Azji, Australii i Ameryki.

Pamiętać należy jednak o konieczności należytego ofrankowania listów lotniczych. Przy uiszczeniu niedostatecznej opłaty eksporter naraża się na opóźnienie w wysyłce, co przy niektórych zwłaszcza połączeniach lotniczych odgrywa wielką rolę. Listy źle ofrankowane były dotychczas zwykle przesyłane pocztą zwykłą. W zrozumieniu jednak znaczeniu poczty lotniczej w stosunkach handlowych, Min. Poczt i Telegrafów wydało ostatnio zarządzenie, aby w wypadkach niedostatecznej opłaty listów i kartek lotniczych przeznaczonych do dalekich krajów urzędy pocztowe zwracały się w krótkiej drodze do nadawców z żądaniem uiszczenia brakującej opłaty, dokonując jednocześnie wysyłki za pomocą poczty lotniczej, bez jej zatrzymywania. Wydanie omawianego polecenia urzędom pocztowym stanowi ułatwienie dla firm eksportowych, które winny jednak ze swej strony przestrzegać ściśle dostosowania się do przyjętych norm opłat lotniczych.

PRZETARGI

PRZETARG DYR. OKR. KOLEI PAŃSTWOWYCH W TORUNIU.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu (Wydział Zasobów) zaprosiła do składania ofert na dostawę roczną sukcesywną materiałów kancelaryjnych według norm PNU. 001 do 028. —

Dostawa partiami na każdorazowe żądanie Głównego Magazynu Zasobów w Bydgoszczy w czasie do 1 września 1940 r.

Oferty należy składać na przetarg w kopertach zalakowanych z podaniem Nr przetargu i rodzaju materiału do godz. 11-tej dnia **14 lipca 1939 r.** do skrzynki znajdującej się w holu gmachu Dyrekcji lub przesłać pocztą.

Na kopertach nie należy umieszczać ani imienia i nazwiska, ani adresu Firmy.

Ważność oferty zastrzega się do dnia 30 września 1939 r.

W ofercie należy podać ceny stałe w złotych franko lub loko z opakowaniem oraz termin dostawy poszczególnej partii. Otwarcie ofert odbędzie się o godz. 11-tej dnia 14 lipca 1939. Do ofert należy dołączyć pokwitowanie na złożenie wadium w wysokości 5% wartości oferowanego materiału.

Oferty powinny być złożone zgodnie z Tymczasowymi przepisami szczegółowymi M. K. Nr Z. 7 do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 stycznia 1937 r. o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa, które można nabyć w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w cenie 5.— zł za 1 egzemplarz.

Bliższych informacyj udziela Wydział Zasobów D. O. K. P. Toruń pokój 436.

PRZETARG DYR. OKR. KOLEI PAŃSTWOWYCH W POZNANIU.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu zaprosiła do składania ofert na dostawy:

z przetargu Nr 66/45 w dniu 7 lipca 1939 r. papierów naszklonych, szmerglowych i płótna szmerglowego z terminem dostawy partiami do dnia 31 marca 1939 r. do Głównego Magazynu Zasobów I kl. w Poznaniu

z przetargu Nr 66/46 w dniu 7 lipca 1939 r. śrub klamerkowych z terminem dostawy partiami do dn 30 kwietnia 1940 r. do Głównego Magazynu Zasobów I kl.. w Poznaniu.

z przetargu Nr 66/47 w dniu 14 lipca 1939 r. śrub do metali i drzewa z terminem dostawy do dnia 1 września 1939 r. do Głównego Magazynu Zasobów I kl. w Poznaniu

z przetargu Nr 66/48 w dniu 14 lipca 1939 r. dykty olchowej z terminem dostawy partiami do dnia 30 kwietnia 1940 r. do Głównego Magazynu Zasobów I kl. w Poznaniu

z przetargu Nr 66/49 w dniu 18 lipca 1939 r. ścierek do podłóg z terminem dostawy partiami do dnia 31 grudnia 1939 r. do Głównego Magazynu Zasobów I kl. w Poznaniu

z przetargu Nr 66/50 w dniu 21 lipca 1939 r. terpentyny i kalafonii z terminem dostawy partiami do dnia 31 marca 1940 r. do Głównego Magazynu Zasobów I kl. w Poznaniu

z przetargu Nr 66/51 w dniu 25 lipca 1939 r. pokostu szybko - podsychającego (o tę dostawę mogą się ubiegać wyłącznie wytwórnie, których urządzenia fabryczne i laboratoria chemiczne dają gwarancję dokładnego badania surowców i fachowego przygotowania wyrobów i które uczestniczą w akcji Rządu preferencji krajowych surowców odeistych i w zamian z tym zawarły z organizacjami rolniczymi umowy na odbiór krajowych nasion oleistych) z terminem dostawy do dnia 3 września 1939 r. do Głównego Magazynu Zasobów I kl. w Poznaniu

z przetargu Nr 66/52 w dniu 28 lipca 1939 r. gwoździ różnych z terminem dostawy partiami do dnia 1 sierpnia 1940 r. do Głównego Magazynu Zasobów I kl. w Poznaniu.

Ceny należy podać loco wagon taka stacja P. K P. i za takie jednostki, jakie wymieniono w poszczególnych specyfikacjach.

Oferent powinien złożyć wadium w wysokości 5% (pięciu) ogólnej sumy oferowanej dostawy.

Oferent, posiadający kaucję ogólną (generalną) lub stałą, powinien **do oferty załączyć oświadczenie,** że zobowiązuje się zapłacić odszkodowanie w wysokości wadium, określonego przy danej dostawie z odsetkami ustawowymi od daty zakończenia przetargu do dnia uiszczenia, jeżeli cofnie lub zmieni ofertę po rozpoczęciu przetargu albo jeżeli, w razie utrzymania się przy przetargu, uchyli się od podpisania umowy lub złożenia kaucji umownej w wyznaczonym terminie. Niezałączenie do oferty tego oświadczenia spowoduje uznanie oferty za nieważną.

Wypłata należności za dokonaną i przyjętą dostawę będzie uskuteczniona nie później, niż w ciągu 42 dni od daty dokonania odbioru ilościowego.

Bliższe informacje, ogólne warunki przetargów, specyfikacje, wzór oferty i rysunki otrzymać można bezpłatnie w godzinach urzędowych w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu — Wydział Zasobów, pokój Nr 408.

Ogólne warunki dostaw można nabyć w cenie 0,50 zł za 1 egz. w Wydziale Zasobów, pokój Nr 411.

PRZETARG MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Państwowy Fundusz Drogowy ogłosił na dzień **10 lipca 1939 r.** o godzinie 12 publiczny przetarg ofertowy pisemny na dostawę 1350.000 sztuk tabliczek rowerowych z blachy żelaznej o grubości nie mniejszej od 0,6 mm, z literami, cyframi oraz obwódką przy brzegu tabliczek wytłaczanymi. Tabliczki mają być malowane na kolor jasno - zielony, litery, cyfry, obwódka oraz odwrotna strona tabliczek malowane na kolor czarny.

Oferty mogą opiewać na dostawę całej ilości lub tylko części tabliczek jednak na dostawę nie mniej, jak 500.000 sztuk.

Termin dostawy upływa dnia 1 grudnia 1938 r.

Należność za dostawę będzie płatna gotówką w dwóch równych ratach, w 2 i 3 miesiące po dacie odbioru.

Przetarg odbędzie się w gmachu Ministerstwa Komunikacji w Warszawie ul. Chałubińskiego 4.

Warunki przetargu, rysunki i wzór oferty można otrzymać w kancelarii Dep. VII Dróg Kołowych Ministerstwa Komunikacji w Warszawie ul. Chałubińskiego 4, pokój 265, codziennie w dnie powszednie od godz. 10 do godz. 12.

Oferty należy składać do skrzynki, przeznaczonej na oferty, znajdującej się w gmachu Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, codziennie w dnie powszednie do dnia 10 lipca 1939 r. (w ostatnim dniu do godz. 11).

Otwarcie ofert w obecności oferentów nastąpi dnia **10 lipca 1939 r.** o godz. 12 w Departamencie VII Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój nr 255.

Oferty powinny być składane w zapieczętowanych lakiem i nieprzejrzystych kopertach bez znaku firm, z napisem:

„Oferta do przetargu w dniu 10 lipca 1939 r. na dostawę tabliczek rowerowych".

Celem zabezpieczenia oferty należy złożyć do jednej z kas skarbowych wadium w wysokości 3% wartości oferowanej przez firmę dostawy (5% wartości przy dostawie częściowej) i dołączyć do oferty kwit o złożeniu wadium, bądź złożyć go dodatkowo przed otwarciem ofert. W przypadku uchylenia się oferenta, który utrzymał się przy przetargu, od podpisania umowy albo od złożenia zabezpieczenia należytego wykonania dostawy, złożone wadium przechodzi na własność Państwowego Funduszu Drogowego.

Umowa będzie zawarta w imieniu Państwowego Funduszu Drogowego przez Ministerstwo Komunikacji.

Państwowy Fundusz Drogowy zastrzega sobie prawo dowolnego wyboru oferenta na całą dostawę lub jej część.

HANDEL I PRZEMYSŁ RYBNY NA WYBRZEŻU

Kronika

SYTUACJA W NASZYM RYBOŁÓWSTWIE MORSKIM I HANDLU RYBNO-ŚLEDZIOWYM.

Sytuacja w naszym rybołówstwie morskim, jeśli chodzi o połowy przybrzeżne i dalsze, nie zmieniła się w porównaniu do poprzedniego okresu sprawozdawczego. Dowozy dorszy poławianych w pobliżu wyspy duńskiej Bornholm są niewielkie i nieregularne, przystosowane ściśle do zamówień gdyńskich firm handlowych, które wysyłają towar w stanie świeżym do kraju. Ogółem dowozy dorszy wyniosły w ciągu drugiej połowy czerwca br. około 700 centnarów. Z Helu i Władysławowa dowieziono do portu rybackiego w Gdyni nieznaczne ilości węgorzy, które zakupywane są przez miejscowe wędzarnie.

Pewne ilości ryb świeżych, przeważnie zepsutych, jak i odpadki z nich, przerabiano dotąd na mączkę względnie inne produkty w znajdującej się w porcie Fabryce Mączki i Olejów Rybnych. Ostatnio z powodu jej unieruchomienia, większą ilość przeznaczonego na ten cel surowca, trzeba było wywieźć poza miasto na śmietnisko. Należy jednak sądzić, że te niedomagania techniczne zostaną w najbliższym czasie usunięte, aby pożyteczna praca wymienionego zakładu przetwórczego mogła być jak najrychlej podjęta.

W związku z rozpoczętym t. zw. szkockim sezonem połowu śledzi na morzu Północnym, gdyńsk port rybacki opuściły w połowie czerwca ostatnie lugry śledziowe, udając się na miejsca połowów. Pierwszy transport śledzi z polskich połowów, a mianowicie ładunek matjesów szkockich przywiózł dn. 14 czerwca luger rybacki „Delfin".

Dnia 23 bm. przybył do Gdyni po raz pierwszy niedawno zakupiony trawler rybacki „Ławica I", należący do przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich „Ławica". Wymieniony statek przywiózł z połowów w pobliżu Islandii transport około 45.000 rozmaitych ryb morskich, przeważnie dorszy.

Jeśli chodzi o handel, obroty rybami świeżymi były nieznaczne, obroty śledziami natomiast wzrosły. Ogółem w ciągu ostatniego tygodnia czerwca z portu rybackiego wysłanych zostało około 60 wagonów, z czego 40 wagonów do kraju, 15 wagonów do Gdańska oraz kilka wagonów tranzytem do Rumunii. Przedmiotem obrotów były głównie tegoroczne matjesy szkockie, dalej śledzie islandzkie i zeszłoroczne jarmuckie.

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI I INNYCH RYB MORSKICH.

W porcie rybackim w Gdyni płacono w 3-ciej dekadzie czerwca br. następujące ceny w złotych, franco wagon, port rybacki, za towar oclony:

Śledzie importowane.

angielskie nowe — słabo solone Stornoway i Castlebay matjes, selected, large medium 105

szkockie — twardo solone
matties 93
matfulls 98

jarmuckie	I trade	II trade
matfulls maties	80	70
smal matties	70	65

holenderskie matfulls 63—65; matties 63—65; smal matties 60 — 62;

norweskie 5/600—6/700; 8/1000—10/1200; 40/50—50/60; 350/370

sloe rok 1939	40	45
sloe rok 1938	31—35	—
vaar rok 1939	36—38	42—43
vaar rok 1938	30—32	45
mleczaki sloe milchner	42	
vaar milchner	38	
krajane — Schneideheringe	105	
islandzkie matjesy		58

islandzkie oryginalne matjes 65—67

Śledzie mrożone — importowane
angielskie za 1 skrzynię ca 100 kg

Ryby świeże — połowy własne

dorsze mrożone, średnie, duże, czyszczone bez głów innych firm za 50 kg 20—22

dorsze świeże bez głów, wypatroszone 14—16

certy, płocie, węgorze świeże za 1 kg 1,80—2,20.

PIERWSZY TRANSPORT ŚLEDZI Z POLSKICH POŁOWÓW.

Do gdyńskiego portu rybackiego przybył dnia 14 czerwca r. b. polski luger s/s „Delfin I", który przybył bezpośrednio z połowów na morzu Północnym i wyładował 936 kantjes szkockich matjesów, z czego 466 kantjes dla firmy „Delfin", a 470 kantjes dla firmy „Mewa". Należy zaznaczyć, że dowieziony pierwszy w tym sezonie transport śledzi stanowił zbiorowy ładunek polskich lugrów, znajdujących się w dalszym ciągu na połowach.

NOWE TOW. POŁOWÓW DALEKOMORSKICH „ŁAWICA" W GDYNI.

Do gdyńskiego portu rybackiego przybył dnia 23 czerwca r. b. bezpośrednio z połowów na wodach Islandii, niedawno zakupiony w Norwegii trawler rybacki „Ławica I", należący do przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich w Gdyni o tej samej nazwie. Wymieniony statek rybacki wyładował transport około 45.000 kg rozmaitych ryb w lodzie, przeważnie dorszy islandzkich. Ładunek ten został częściowo zasolony i częściowo zamrożony, a z braku miejsca w Chłodni Rybnej towar złożono w Chłodni Portowej. Reszta towaru wysłana została w stanie świeżym do kraju.

Połowy statku „Ławica I" odbywały się w odległości około 300 mil od Islandii i prowadzone były przy pomocy pilota rybackiego z Reykjawik. Załoga statku wynosi 10 osób i składa się wyłącznie z polskich marynarzy - rybaków. Trawler „Ławica I" odbył swój pierwszy dalekomorski rejs rybacki pod dowództwem kpt. St. Płoszki.

UWAGI O HANDLU IMPORTOWYM ŚLEDZI W GDYNI.

Śledzie solone, za wyjątkiem śledzi z polskich połowów, sprowadza się z zagranicy, a mianowicie z Anglii, Szkocji, Norwegii, Holandii i Islandii. Podstawą handlu śledziowego w Polsce są gatunki sprowadzane z Wielkiej Brytanii, jednak na ten artykuł handel bezpośredni czyli importowy dla hurtowników wewnątrz kraju jest uniemożliwiony, a to ze względu na istniejący kartel śledziowy między grupą importerów z Gdyni i Gdańska, a eksporterami śledzi w Anglii. Utrudniony jest także import śledzi islandzkich, a to na skutek istniejącego w Islandii monopolu w zakresie ich sprzedaży.

Wynikałoby z powyższego, że wolny handel istnieje z Holandią i Norwegią, z których to krajów hurtownicy nasi mogą zaopatrywać się w towar bezpośrednio, jednak obroty tymi gatunkami nie dają zadowalających zysków. Jeżeli chodzi o śledzie holenderskie ograniczony rozmiar kontyngentów na nie, nie pozwala myśleć o poważnych transakcjach nimi, co w pewnej mierze stoi również w związku ze stale zwiększającymi się polskimi połowami śledzi.

Wprawdzie pozwolenia przywozowe odnośnie do śledzi norweskich są na ogół wystarczające, lecz słaby popyt na nie z powodu ich pośledniego gatunku nie przynosi większych dochodów. Import śledzi świeżych i mrożonych z Norwegii należy już do rentowniejszego interesu, lecz tutaj znowu spotykamy się z faktem zmonopolizowania tej gałęzi handlu, przy czym wyłączność sprowadzania śledzi świeżych na rynek polski ma firma norweska w Gdyni, co nie może absolutnie zadowalać polskiego handlu importowego.

Można więc przyjąć, że śledź jest dostarczany na rynek polski za pośrednictwem importerów gdyńsko - gdańskich, którzy z kolei sprzedawają hurtownikom, ci ostatni zaś zaopatrują detalistów, przez których są obsługiwani konsumenci.

Z tych to względów zakup śledzi solonych na rynkach produkcyjnych przez polskich hurtowników ma coraz mniejsze zastosowanie, tym bardziej, że eksporterzy na ogół uważają za łatwiejszą, metodę współpracy z poważnymi firmami importowymi, które są im dobrze znane i odpowiedzialne za zakupiony towar. W wypadku tym handel jest skoncentrowany w nielicznej grupie odbiorców i według opinii dostawców zagranicznych organizacja powyższa przyczynia się do zaoszczędzenia ryzyka i wynikających z niego strat, przy eksporcie do Polski.

W nawiązaniu do powyższych uwag warto na tym miejscu podnieść również usiłowania importerów gdyńskich i gdańskich, dążących do wzajemnego porozumienia się tak przy zakupie, jak i sprzedaży śledzi. Dużym ułatwieniem w przeprowadzeniu podobnej koncepcji jest niewątpliwie także fakt niedawnego powstania organizacji branżowej importerów śledzi w Gdyni, która skupia poważną ilość polsko - chrześcijańskich placówek importowych.

O WZMOŻENIE SPOŻYCIA ŚWIEŻYCH RYB MORSKICH W KRAJU.

Zagadnienie wzmożenia konsumpcji ryb morskich z polskich połowów w zapleczu, jest stale jeszcze kwestią, która oczekuje swej realizacji. Jest to problem o wielkim znaczeniu gospodarczo - społecznym, bo od należytego rozwiązania go zależy rozwój polskiego rybołówstwa morskiego, tak przybrzeżnego, dalszego, jak i dalekomorskiego.

Handel świeżymi rybami morskimi w kraju natrafia stale jeszcze na szereg przeszkód natury ogólnej i technicznej. Za jedną z głównych przeszkód uważać należy niewątpliwie niezorganizowany rynek zbytu. Wiąże się to z jednej strony ze stosunkowo małym zrozumieniem wartości odżywczej ryb morskich przez społeczeństwo w ogóle, a z drugiej z brakiem systematycznej akcji, mającej na celu za pomocą odpowiednich środków pobudzanie lud-

ności w kraju do konsumowania ryb jako artykułu na ogół taniego.

W niektórych dzielnicach naszego państwa panuje nie wiadomo dlaczego stale jeszcze przeświadczenie, że ryby i przetwory rybne są artykułami delikatesowymi i stąd nieosiągalnymi dla przeciętnego konsumenta. Wpływają na to w pewnej mierze stosunkowo wysokie ceny na nie w handlu detalicznym. Spostrzeżenie to odnieść można zwłaszcza w stosunku do lepszych gatunków ryb, jak np. łososie i węgorze. W wielu wypadkach niestety dotyczy to również innych, mniej wartościowych gatunków ryb np. szprotów, których ceny wahają się w granicach cen mięsa. Oczywiście wpływa to odstraszająco na samą konsumpcję tego czy innego gatunku ryb bez względu czy to będzie ryba wędzona, świeża czy mrożona. Tego rodzaju stan rzeczy nie wpływa bynajmniej dodatnio na wzmożenie spożycia ryb morskich w ogóle. Niewielki popyt na nie zaś łącznie z kosztami handlowymi kupca poprzez łańcuch pośredników, również nie przyczynia się do zmiany panującej sytuacji.

Na ogół stwierdzić można fakt, że o ile śledzie już solone od dłuższego szeregu lat znalazły sobie prawo obywatelstwa wśród szerokich warstw społeczeństwa, wśród których mogą śmiało liczyć na zbyt, o tyle ryby świeże poza kilku większymi ośrodkami miejsk. (Warszawa, Łódź, Wilno), w których znajdują się odpowiednie chłodnie do ich przechowywania, nie zdołały jeszcze opanować rynku zbytu w tej mierze, jak to się dzieje zagranicą.

Przedstawione wyżej okoliczności, związane z handlem i rozprowadzeniem świeżych ryb morskich w kraju, wpływają hamująco na dalszy rozwój naszego rybołówstwa morskiego. Chodzi tu głównie o fakty corocznego prawie ograniczenia dowozów ryb w najkorzystniejszych przeważnie okresach ich połowów. Jako przykład wskazać tu należy wzłaszcza na restrykcje,, stosowane przy połowach dorszy. Przyczyny tych ograniczeń są różnorodne. Z jednej strony, jeśli chodzi o Gdynię niedostateczna pojemność Chłodni Rybnej i minimalna zdolność znajdującej się tam zamrażalni, co uniemożliwia magazynowanie nadmiaru połowów, z drugiej ryzyko przedsiębiorstw handlowych odnośnie wysyłki większych partyj ryb świeżych do kraju z uwagi na luki, istniejące w zakresie organizacji sprzedaży ich. Wydaje się bowiem, że nadmiar tych połowów głównie dorszy możnaby w innych warunkach z powodzeniem lokować w zapleczu. Nie bez znaczenia pozostają tu także, wysuwane niejednokrotnie pod adresem władz kolejowych żale, dotyczące zbyt długiego czasu przewozu ryb z Wybrzeża do głębi kraju i t. d., jakkolwiek z każdym rokiem następuje w tym kierunku coraz większe usprawnienie.

Do bolączek odnośnie niedostatecznego wzmożenia konsumpcji ryb morskich w kraju, posiadających znaczenie zasadnicze, należy również brak w kraju w poszczególnych ośrodkach smażarni, które mogłyby przyczynić się do wzmożenia rozsprzedaży ryb w charakterze artykułu, gotowego do spożycia. Jak wykazuje doświadczenie zagranicy, zmażarnie ryb zwłaszcza w Holandii i Niemczech, są wcale poważnymi odbiorcami surowca rybnego i cieszą się tam popularnością. Smażarnie oraz pokazy przyrządzania ryb mogą być uważane w naszych warunkach jako przedszkole spożycia ryb morskich wśród szerokich warstw społecznych. Akcja urządzania pokazów przyrządzania ryb morskich na szerszą skalę w kraju, zasługuje dlatego na jak największe poparcie Ze sprawą tą łączy się także kwestia kształcenia instruktorów - specjalistów, którzy winni co jakiś czas odwiedzać poszczególne ośrodki miejskie, a nawet wiejskie i uczyć sposobu przyrządzania potraw rybnych — gosposie.

Poruszone przez nas ostatnio momenty wiążą się w ogóle z kwestią racjonalnej propagandy spożycia ryb morskich, do czego zamiast jednej uprzywilejowanej firmy handlowej na Wybrzeżu, winna być wszakże powołana jakaś większa komórka, w skład której wchodziłyby wszystkie przedsiębiorstwa zainteresowane w handlu i wysyłce ryb z polskich połowów do zaplecza. Wydaje się, że przyczyniłoby się to w poważnym stopniu do zmiany na lepsze obecnej sytuacji.

E. U.

POLSKIE TRAWLERY RYBACKIE PRZYGOTOWUJĄ SIĘ DO POŁOWÓW DALEKOMORSKICH.

Rok ostatni zaznaczył się w dziedzinie polskiego rybołówstwa dalekomorskiego szeregiem dalszych poważnych osiągnięć. Do nich należy przede wszystkim rozwój flotyli trawlerów rybackich, które rozszerzyły bardzo znacznie zasięg geograficzny dalekomorskich połowów.

Rozwój dalekomorskiego rybołówstwa polskiego datuje się dopiero od bardzo niedawna. Przed tym całą naszą flotylę rybacką stanowiło zaledwie kilkadziesiąt małych kutrów, uprawiających połowy na wodach przybrzeżnych. Tylko niektóre z pośród nich, nieco większe i silniej zbudowane, wyruszyły od czasu do czasu na dalsze wody, zwłaszcza pod Bornholm.

W roku 1933 powstają pierwsze zaczątki polskiej flotyli rybackiej dalekomorskiej. Są to t. zw. lugry śledziowe, które w okresie od maja do grudnia poławiają przy pomocy sieci pławnicowych śledzie w morzu Północnym. Cała rozległa jednak dziedzina połowów innych gatunków ryb morskich leżała jeszcze odłogiem.

W połowie roku 1937 powstaje w Gdyni towarzystwo dalekomorskich połowów „Pomo-

rze", które zakupuje na początek dwa parowe trawlery a w jesieni tego samego roku powiększa swą flotylę statków rybackich jeszcze o trzecią jednostkę. Trawlery są to statki parowe, wyposażone w silne maszyny, które łowią ryby t. zw. sieciami głębinowymi, ciągnąc je po dnie morskim.

Poza gatunkami różnych, nieznanych dotąd prawie zupełnie na rynku w Polsce ryb morskich, trawlery dowożą także do Gdyni śledzie w stanie świeżym w lodzie, jako surowiec do przeróbek w fabrykach konserw rybnych i w wędzarniach. W ten sposób krajowy przetwórczy przemysł rybny uniezależnił się w znacznym stopniu od dostaw surowca zagranicznego, a równocześnie dało to poważne oszczędności dewizowe w naszym bilansie płatniczym. W roku 1938 trawlery „Pomorza" złowiły z górą 2.500.000 kg śledzi i innych ryb morskich, które w stanie świeżym dostarczono do Gdyni, oraz około 8.000 beczek śledzi solonych. Razem wartość tych połowów wyniosła około 1.200.000 zł.

Stosunkowo szczupła wciąż jeszcze pojemność rynku wewnętrznego w Polsce, jeśli chodzi o spożycie ryb morskich, nie pozwala na rozwinięcie intensywnych połowów w okresię, gdy sezon śledziowy się kończy tj. od grudnia do marca, a nawet jeszcze później. Dlatego większość trawlerów polskich spędza na razie miesiące zimowe w porcie gdyńskim na uwięzi, podczas gdy w tym samym czasie trawlery angielskie, niemieckie, holenderskie i inne łowią intensywnie ryby morskie, mając na nie dostateczny zbyt u siebie.

Dlatego z zadowoleniem należy podnieść fakt, że ubiegłej zimy poczyniono szereg eksperymentów celem utorowania drogi w Polsce i dla tego rodzaju połowów morskich. I tak trawler „Eugeniusz" pływał przez całą zimę, zapuszczając się w poszukiwaniu cenniejszych gatunków ryb morskich daleko na północ, poza koło polarne. Odbył on kilka wypraw na wody arktyczne i prowadził połowy w pobliżu Murmańska, jak również koło Lofotów oraz na wodach islandzkich. Po raz pierwszy w dziejach bandera polska ukazała się tak daleko na północy w okolicach morza Białego.

Obecnie rozpoczyna się nowy sezon połowów. Jako pierwszy wyruszył na Morze Północne trawler „Pomorza" s/s. „Cezary", który łowi obecnie śledzie w pobliżu wysp Szetlandzkich. Za nim w odstępach parodniowych wyruszą pozostałe trawlery wymienionego towarzystwa: s/s. „Adam", s/s. „Barbara", s/s. „Dorota", s/s. „Eugeniusz" i s/s. „Franciszka". Łowić będą one bez przerwy aż do grudnia, po czym — jeśli tylko warunki temu będą sprzyjały — już nie jeden a może kilka trawlerów wyruszy znowu na daleką północ, aby wydzierać morzu jego ukryte bogactwa.

Kronika zagraniczna

HANDEL ŚLEDZIAMI SOLONYMI NORWESKIMI Z UWZGLĘDNIENIEM RYNKU POLSKIEGO

Handel śledziami solonymi norweskimi jest zupełnie wolny tak na rynku produkcyjnym, jak i odbiorczym. Norwedzy nie mają absolutnie zamiaru w jakikolwiek bądź sposób ograniczać czy monopolizować tą dziedzinę handlu i są zadowoleni z obecnego stanu rzeczy. Bezpośrednie zaopatrywanie się w towar u eksporterów norweskich, ma niezwykłe znaczenie dla importerów śledzi w Polsce, gdyż przez pominięcie pośrednictwa cena nań jest stosunkowo niska w porównaniu do innych gatunków śledzi. Zaletą śledzi norweskich jest ich taniość i eksporterzy dobrze wiedzą, że tylko przez utrzymanie jak najniższych cen mogą pomnażać swoje obroty, gdyż Polska jako kraj wybitnie rolniczy, posiada cama tanie artykuły spożywcze jak mięso, tłuszcze, chleb itp. Zmonopolizowanie śledzi norweskich równałoby się z podwyżką cen na ten artykuł, co naraziłoby eksporterów na poważne straty w postaci zmniejszonych obrotów.

Z obrotów na polskim rynku eksporterzy są zadowoleni, tym bardziej, że eksport na nasz rynek wykazuje z roku na rok poprawę. Niżej wyszczególniona statystyka obrotów z roku 1938 najlepiej wykazuje znaczenie rynku polskiego dla śledzi norweskich. Wyeksportowano do: Belgii 654 ton, Danii 946 ton, Francji 2.139 ton, Holandii 1.049 ton, P o l s k i 6.239 ton, Rosji 1.014 ton, Wielkiej Brytanii 340 ton, Szwecji 9.282 ton, Czechosłowacji 1.045 ton, Niemcy 5.842 ton, Węgry 179 ton, USA. 3.128 do innych krajów 1.729 ton. Razem więc eksport w roku 1938 wyniósł 33.586 ton. Z statystyki tej wynika, że największym odbiorcą śledzi solonych jest Szwecja, następnie Polska, Niemcy itd. Zaznaczyć należy, że zasadniczo największym odbiorcą śledzi zimowych jest Polska, gdyż Szwecja importuje przeważnie śledzie z połowów letnich „fetsild" oraz śledzie islandzkie twardo solone. Przed wojną czołowym importerem była Rosja, lecz dzisiaj sprowadza zaledwie nikłe ilości.

Tendencja na śledzie solone w tym roku, a w szczególności obecnie jest dość mocna, z powodu wyprzedaży prawie całkowitej produkcji

śledzi „solo“ oraz dalszych intensywnych zakupów przez Niemcy. Ceny na „vaar“ kształtują się normalnie, chociaż i tutaj należy liczyć się ze zwyżką z uwagi na niedostateczną ilość zasolonych śledzi tego gatunku. Całkowita produkcja towaru zasolonego w bieżącym roku wyniosła ca 180.000 hl. „sloś“ i 140.000 hl. „vaar“.

Eksport w Norwegii nie jest niczym krępowany i każdy kto posiada odbiorców, może zajmować się tym handlem bez trudności. Zasadniczo istnieje dość poważna liczba eksporterów śledzi solonych w Norwegii. Przeważnie są to drobni producenci, którzy bądź sami eksportują, bądź też sprzedają swą produkcję agentom - eksporterom. Około 60 firm solarsko-eksportowych posiadają swój własny związek tzw. „SALTSILDEXPORTORNES LANDSFORENING“ z siedzibą główną w Bergen. Opłata na rzecz związku wynosi rocznie 200,— kr. Zadaniem związku jest regulacja cen eksportowych oraz wywieranie nacisku na obniżenie cen zakupu surowca. Ponadto związek broni interesy swych członków wobec Rządu, prowadzi czarną listę odbiorców zagranicznych i t. p.

Do najpoważniejszych producentów - eksporterów, mających znaczenie dla rynku polskiego, zalicza się około 25 firm. Firmy te nie tylko zajmują się eksportem i produkcją śledzi solonych, lecz w przeważnej części są również eksporterami śledzi świeżych i mrożonych, jak również trudnią się wędzarnictwem oraz częściowo są zaangażowane w połowach śledzi.

Do najpoważniejszych firm produkcyjno-eksportowych należy zaliczyć przedsiębiorstwo Rolf Olsen A/S, które eksportuje rocznie od 40 do 50 tys. beczek, natomiast własna jego produkcja wynosi od 30 do 40 tys. beczek rocznie. Dalej kroczą takie firmy jak: Johnsen Peteresen, Johan Trye, A/S Wollert Konow, Hr. A. Michelsen, Kolbeinsen, Olaf Sannes, które produkują po około 20 tys., reszta od 2 do 5 tys. beczek śledzi rocznie. Poza tymi czołowymi firmami istnieje cały szereg drobnych producentów - rybaków, których produkcja nie przekracza 1000 beczek. Ci ostatni w przeważniej części odsprzedają większym eksporterom, lub też niekiedy za pośrednictwem tutejszych agentów, zajmują się eksportem bezpośrednio. Drobni ci solarze przedstawiają dość groźną konkurencję dla poważnych przedsiębiorstw, gdyż koszty robocizny przy tym przemyśle posiadają mniejsze, bowiem przeważnie pracę tą wykonują w zakresie własnej rodziny.

Jeżeli chodzi o jakość produkowanego towaru, to na ogół jest ona równomierna dla wszystkich firm i nie wyróżnia się tutaj ani pierwszorzędnych czy drugorzędnych marek handlowych (na wzór Anglii). Raczej dominującą rolę w jakości odgrywa sprawa zaufania dla danego solarza. Towar wychodzący na eksport, jest ściśle badany przez kontrolę państwową i jeżeli nieodpowiada wymogom przepisowym, nie może wyjść zagranicę. Na ogół kontrola śledzi w Norwegii jest staranniejsza, jak w Anglii czy Holandii, bowiem inspekcja nie ogranicza się tam tylko do badania towaru bezpośrednio przed załadowaniem na frachtowce, lecz sięga daleko wstecz. Mianowicie śledzie są badane, w chwili kiedy w stanie świeżym przychodzą do solarń, następnie kontrola towarzyszy im podczas całej przeróbki na produkt solony. Można powiedzieć, że całkowita praca odbywa się pod czujnym okiem oraz wskazówkami specjalistów, jakimi są właśnie zaś reklamacje odnośnie do stanu jakości to- jakościowym cieszy się w Polsce zaufaniem, dziale. Dlatego śledź norweski pod względem urzędnicy państwowi zatrudnieni przy tym waru są na rynku polskim mało spotykane.

Kupiec zamierzający sprowadzać śledzie z Norwegii, powinien mieć doświadczenie w licznym asortymencie oraz sposobie przeróbki śledzia na produkt solony, — jednak poza tymi wiadomościami należy mieć na uwadze szereg innych okoliczności, które mają wpływ na kształtowanie się cen rynkowych. Śledzie solone norweskie, jak wiadomo przynoszą w obrocie handlowym minimalne zyski, przeto nikłe różnice cen na rynku podaży odgrywają poważną rolę. Cechą charakterystyczną dla rynku norweskiego są stałe ceny, lecz na skutek konkurencji w łonie samych eksporterów, można zwykle coś utargować. Przy zakupie jak największa ilość ofert zagranicznych jest bardzo wskazana, przy czym należy uwzględnić zarówno eksporterów - producentów, jak i eksporterów - agentów, a niekiedy i dostawców, którzy na kontynencie mają swych przedstawicieli.

Teofil Serwa

Gdyński Import Śledzi

właśc.: L. MYREBOE

(GDYNIA HERRING IMPORT)

Import śledzi solonych, świeżych i mrożonych z Norwegii — Islandii — Anglii

Biura i Składy w Hali i Chłodni Rybnej — Telefon **21-84 i 28-84**

Adres telegraficzny: „ULIKI" — **P. K. O. Nr. 210-654.**

Towarzystwo Okrętowe Połowów Dalekomorskich

MEWA

SPÓŁKA AKCYJNA w GDYNI

BIURO CENTRALNE: GDYNIA Molo Rybackie

TELEFONY: 18-37 Zarząd, 11-76 Biuro ogólne i Fabryka beczek, 11-67 Dział sprzedaży śledzi.
Adres telegraf. „Mewaryb"

WŁASNE MAGAZYNY ŚLEDZIOWE
Własna nowocześnie urządzona fabryka beczek śledziowych — Gdynia, Port Rybacki.

BAZA MORSKA: **Scheveningen (Holandia)**

BANKI: Bank Gospodarstwa Krajowego Oddział w Gdyni, Powszechny Bank Związkowy w Polsce, S. A. oddział w Gdyni, Bank Francusko-Polski oddział w Gdyni, P. K. O. Poznań, Nr 210.566.

Polskie śledzie solone z własnych połowów na Morzu Półn. Własna flotylla rybacka

---

B. Bikowski

IMPORT ŚLEDZI
HERRINGS-IMPORT

GDYNIA

Tel. prywatny 27-73 Hala Rybna

Telefon biurowy: 28-63

KONTO P. K. O. 210-410 — DOM BANKOWY DR J. KUGEL i S-KA W GDYNI
ADRES TELEGR.: „BIKOW" GDYNIA

J. BANKIER

Import — eksport śledzi

GDYNIA, Port rybacki

Telefony: 11-96 i 11-97. Adres telegraficzny: „BANKIER".
Bank Gospodarstwa Krajow. Gdynia P.K.O. Warszawa 144.199

Kronika

SYTUACJA NA RYNKACH TOWARÓW KOLONIALNYCH.

W związku z uruchomieniem kontyngentów interwencyjnych, które są już częściowo realizowane, sytuacja na rynku zakupu kawy i herbaty kształtuje się obecnie pomyślnie. Zapasy wymienionych artykułów w Gdyni są dostateczne, podczas gdy zapotrzebowanie na nie zmniejszyło się. Jeśli chodzi o ceny, sytuacja w porównaniu z okresem poprzednim jest spokojna i nie uległa zmianie na kawy i herbaty, natomiast w owocach suszonych tendencja jest zniżkowa, podczas, gdy w korzeniach — spokojna.

Na ogół sytuacja w wymienionych artykułach związana jest ściśle z ich popytem, który ostatnio zmniejszył się nieco na kawy i herbaty, więcej zaś na korzenie i owoce suszone.

Kawa:

Sytuacja nie uległa zmianom w stosunku do okresu poprzedniego. Zapasy kawy są dostateczne, zwłaszcza kaw brazylijskich.

Ceny na poszczególne gatunki kaw surowiec za 1 kilogram oclonej loco magazyn importera kształtowały się następująco:

Guatemala średnie gatunki	5,— do 5,60 zł
Rio VII — Victoria	3,45 do 3,50 zł
Capitania	3,60 do 3,75 zł
santos	4-— do 4,40 zł

Herbata

Sytuacja nie uległa zmianom w stosunku do okresu poprzedniego, uruchomiony niedawno kontyngent interwencyjny na herbaty jest już stopniowo przez importerów realizowany. Zapasy herbaty są dostateczne. Ceny na poszczególne gatunki herbaty za 1 kilogram oclonej loco magazyn importera kształtowały się następująco:

Sumatra	13,50 do 14,25 zł
Ceylon, zależnie od gatunku	14,25 do 16,— zł
Darjeeling	15,— do 20,— zł
Travankora	14,50 do 15,50 zł

Owoce suszone.

W handlu owocami suszonymi panuje obecnie, naskutek pojawienia się naszych własnych owoców świeżych — zastój. Transakcje dochodzą jedynie w sporadycznych wypadkach, przy czym że importerzy stwierdzają. że uzyskują nagół ceny na owoce suszone o 5 do 15 groszy na kilogramie poniżej własnych kosztów, co przekreśla w wielu wypadkach kalkulację handlową.

Dla orientacji podajemy niżej ceny na poszczególne gatunki owoców suszonych, notowane ostatnio w handlu hurtowym w Gdyni.

Koryntki notowano w cenie 0,98 do 1,05 zł za kilogram, podczas gdy poprzednio uzyskiwano 1,05 do 1,20 zł, sułtanki tureckie notowano 1,70 do 1,85 zł, podczas gdy dawniej uzyskiwano 1,85 do 2,— złotych za kilogram, naturalnie w zależności od asortymentu: na podobnym poziomie utrzymują się również ceny na sułtanki greckie. Migdały włoskie notowano w cenie 6,40 do 6,80 zł za kilogram zależnie od gatunku i wielkości, podczas gdy poprzednio uzyskiwano 6,90 do 7,30 zł za kilogram, śliwki kalifornijskie notowano w cenie 1,60 do 1,70 zł, co oznacza spadek o 20 groszy na kilogramie.

Z owoców suszonych pochodzenia zagranicznego zwyżkowały jedynie jądra morelowe, które notowano w cenie 5,70 do 6.— złotych, podczas gdy poprzednio uzyskiwały one 5.50 zł za kilogram.

SYTUACJA NA RYNKU OWOCÓW POŁUDNIOWYCH.

W stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego sytuacja na rynku owoców południowych pod koniec czerwca uległa poważnym zmianom. Tendencja w świeżych owocach południowych jest naogół słaba, za wyjątkiem cytryn, które ostatnio nawet zwyżkowały w cenie. Ukazanie się truskawek i czereśni odsunęło zainteresowanie świeżymi owocami południowymi na drugi plan. Poważny wpływ na osłabienie tego zainteresowania, posiada również jakość tych owoców, która o obecnym okresie czasu jest znacznie gorsza, aniżeli była w maju.

Dowozy owoców południowych świeżych ostatnio prawie ustały. Dowieziono jedynie większy transport wysokogórskich pomarańczy hiszpańskich, który jako nowość na rynku wzbudził zainteresowanie.

Dowieziono również transport jabłek argentyńskich w ilości 2000 skrzynek, jednak towar ten nie cieszy się już takim powodzeniem, jak w okresie poprzednim. Był to ostatni transport w bieżącym sezonie, następny spodziewany jest bowiem dopiero w jesieni.

Jeśli chodzi o zbyt owoców południowych, ogólnie spadł on poważnie, pociągając za sobą spadek cen na poszczególne ich gatunki. Pomarańcze spadły w cenie ogółem o 40 do 50%, ceny na jabłka argentyńskie spadły o około 25%. Jedynie ceny cytryn zwyżkowały dość poważnie, co wiąże się z małymi ich dowozami do Gdyni. Cena za parę skrzyń (1)360 i (1)490 wynosi obecnie 96.— do 100.— zł. Przy sprzedaży pojedyńczych skrzyń za

360-ki uzyskiwano 46,— do 48,— zł, a za 490-ki uzyskiwano 55,— do 58.— zł, w zależności od gatunku, wielkości i wagi towaru.

Jak wynika z obserwacyj importerów, ceny cytryn włoskich Verdelli są obecnie w Italii dość wysokie, jakkolwiek mają tendencję chwiejną. W III-ciej dekadzie czerwca b. r cena na nie kształtowała się na poziomie 84. — do 95,— lirów włoskich za skrzynię. Popyt na cytryny musi być prawdopodobnie znacznie większy od podaży, gdyż dostawcy nie wywiązują się w 100 procentach z kontraktów kupna — sprzedaży. Importerzy sądzą wszakże, iż w najbliższych dniach winna nastąpić na nie redukcja cen za granicą, gdyż produkcja cytryn zwiększa się z tygodnia na tydzień.

Jeśli chodzi o inne owoce świeże pochodzenia zagranicznego, należy stwierdzić, że dowozy są nierównomierne i posiadają w zależności od stopnia ich zapotrzebowania, charakter wybitnie koniunkturalny. I tak dowozy pomidorów zwłaszcza z Holandii i Danii były ostatnio na ogół małe, jednak ceny na nie utrzymują się na dość wysokim poziomie. Pomidory duńskie i holenderskie sprzedawano w cenie od 11 do 13 złotych za klatkę wagi 5 kilogramów, pomidory włoskie natomiast w cenie od 9,— do 10,— złotych za klatkę wagi 5 kilogramów, gdyż towar ten jest już za dojrzały i nie cieszy się większym zbytem.

Gdyńscy importerzy owoców południowych rozpoczęli ostatnio eksport polskich wytworów rolnych i leśnych za granicę, przy których to transakcjach poważną rolę odgrywają nadal pośrednicy i domy handlowe w Anglii. Eksport produktów polskich jest za pośrednictwem tych angielskich firm brookersko-agenturowych kierowany do rozmaitych krajów, przeważnie zamorskich. Wielkim powodzeniem w tym zakresie cieszą się głównie wyroby artystyczne przemysłu drzewnego, jak puzderka, szkatółki, kałamarze, figurki, etui do papierosów itp.

ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH W MAGAZYNACH PORTOWYCH.

W magazynach portowych portu gdyńskiego zanotowano w ostatnim okresie czasu następujące ilości owoców południowych.

	20. VI. 39.	30. VI. 39.
pomarańcze hiszpańskie	9,800 skrz.	9,800 skrz.
pomarańcze włoskie	7,725 klatk.	6,608 klatk.
pomarańcze palestyń.	18.200 skrz.	14,139 skrz.
cytryny	5,985 skrz.	2,180 skrz.
grapefruity	3,164 skrz.	2,320 skrz.

Jak wynika z porównania zapasów na przestrzeni dwóch wymienionych okresów czasu, zmniejszeniu uległy ostatnio zapasy pomarańczy palestyńskich i włoskich oraz grapefruitów. Dość znacznie, bo ca 50% zmniejszyły się zapasy cytryn. Po raz pierwszy od dłuższego okresu czasu.

NOTOWANIA CEN ROZMAITYCH ARTYKUŁÓW SPOŻYWCZYCH.

Dnia 30 czerwca w Miejskich Halach Targowych w Gdyni w handlu detalicznym notowano następujące ceny na poszczególne artykuły spożywcze w groszach:

RÓŻNE: Mąka pszenna kg 42 — 52, żytnia 34, chleb żytni pytlowy 31, razowy 27, bułka pszenno - wodna szt. 0,5, kasza jęczmienna 45 — 50, perłowa 56 — 60, grysik 56 — 60, jaglana 60, hreczana 56, pęczak 46, ryż 70 — 90, kawa zbożowa 40, naturalia 4,80 — 10,00.

WARZYWA: kalarepa pęczki 15, kalafiory szt. 40 — 80, kapusta biała kg 40. ziemniaki 10, buraki ćwikłowe pącz. 0,7 — 10. marchew 15, pietruszka 10. pory 60, włoszczyzna pęczki 10, szparagi kg 60 — 1.20, pomidory 3.00, czosnek 1,40, cebula 30 — 40, szpinak 40. szczaw 35 — 40, szczypiorek pęczki 0,5, koper 0,5, rzodkiewka 12 — 15, sałata głw. 0,8 — 0,10, chrzan 80 — 1,20, ogórki 1,20, kiszone szt. 0,5 — 15, rabarbar 25 — 30, grocz 50 — 70. w strączkach 60 — 1.

OWOCE: Przetwory owocowe 1,30 — 2,20, soki litr 2,40 — 3, śliwki suszone 1,60 — 2,20, owoce suszone 1,60—2,20, owoce suszone (mieszanka) 1,60, wiśnie 60 — 1, czereśnie 70 — 1,20, maliny 2, truskawki 1 — 1,30, agrest 60 — 90, porzeczki 1.00, jagody kg 80, żurawiny 70 — 90.

GRZYBY: suszone 6.00 — 10.00.

DRÓB: Indyki bite 1,90 — 2, kury 1,60 — 2, gęsi 1,80, kurczęta szt. 1 — 1,60, gołębie szt. 50 — 60, indyki żywe 5 — 7,50, kury 2 — 3,50, kaczki 2,50 — 3,50, gęsi 5 — 7, kurczęta 1 — 1,80, gołębie 50 — 60.

NABIAŁ: jaja kg 1,50, mleko litr 25, śmietana kwaśna 1,40, masło mleczarskie 3,20 — 3,40, wiejskie 2,50 — 2,70, ser tylżycki półtłusty 1,60, pełnotłusty 2,40 — 2,80 litewski 2,40 — 2,80, szwajcarski 4, twaróg mleczarski 60.

RYBY: karpie żywe kg 2,10 — 2,40, liny 1,80 — 2, dorsze 60 — 80, flądry 70 — 1,20, węgorz świeży 2 — 3, wędzony 4, — 5, szczupak 2 — 2,40, raki kopa 6 — 14 zł.

MIĘSO: wołowe z kośćmi 1,30 — 1.60, cielęce 1,60 — 1,80, baranie 1,40 — 1,80, wieprzowe 1.80 — 2,10. słonina 1,80, sadło 2, kiełbasa gorszy gatunek 1,20, krakowska 1,80 — 2, smalec 2,20 — 2,40, boczek wieprzowy wędzony 2 —2,20, szynka gotowana 3,50, salceson 1,20 — 2.

Kronika zagraniczna

EKSPORT BANANÓW Z FRANCUSKIEJ GWINEI W 1938 R.

Eksport bananów z Gwinei francuskiej w ciągu 1938 r. wyraził się cyfrą 48.521 ton, z czego 1.476 ton wywieziono przez port w Benty, a 46,045 ton przez Conakry.

Ilość wywiezionych w 1938 r. bananów przewyższyła cyfrę z 1937 r. wynoszącą 47,807 ton.

Zakłady Graficzne B. Szczuki Wąbrzeźno-Pomorze.